Skrzydlata POLSKA

NR 8 (450) • 21. II. 60 • Rok wyd. XVI • CENA 2 zł

LOTY ZIMOWE NA FALĘ TATRZAŃSKĄ

Foto: L. STĘPIEŃ

OPOWIEŚCI O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU — CIĄG DALSZY (str. 5)

OCZAROWANIE

Foto: A. Ziemiński

ECHA

Dość niespodziewanie, bez żadnej reklamy, przybył nam ostatnio nowy **magazyn lotniczy.** Magazyn to o tyle niezwyczajny, że dźwiękowy. Taką oto bowiem niespodziankę zgotowało ostatnio Polskie Radio, które począwszy od soboty 6 lutego br. wprowadziło na swą antenę stałą co dwutygodniową audycję pod nazwą **„Od Ikara do Łunnika"**, czyli rozmaitości lotnicze.

W pierwszym numerze tegoż magazynu (6.II.br. około godz. 13.35) na wstępie zabrał głos dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, który w swym wystąpieniu przed mikrofonem podkreślił i powitał z zadowoleniem cenną inicjatywę naszego radia jaką podjęto szczególnie teraz, w okresie wspaniałego rozwoju techniki na świecie, dzięki czemu lotnictwo odnosi coraz to nowe sukcesy w swym rozwoju. Generał wyraził przekonanie, że tego rodzaju stały magazyn lotniczy spełni niewątpliwie bardzo ważną rolę w dotarciu z tak bardzo popularną w Polsce problematyką lotniczą do szerokich rzesz młodzieży interesującej się tą dziedziną i mającej zamiar poświęcić się w przyszłości lotnictwu zawodowo.

Na dalszy program ok. 20-minutowego magazynu złożyły się informacje o rozwoju naszego szybownictwa (rekordy, odznaki) i rozmowa z inż. Burzyńskim o jego starcie w zawodach o Puchar Gordon-Bennetta w Chicago. Audycję tę, jak przystało, rozpoczyna tradycyjny marsz lotników.

Na razie, poza zadowoleniem z pojawienia się tego rodzaju magazynu lotniczego, trudno coś więcej na ten temat powiedzieć. Najlepiej przekonajcie się sami. Słuchajcie więc następnej, drugiej z kolei audycji w sobotę dnia 20 lutego br. około godz 13.30.

To — dla wszystkich miłośników lotnictwa. Tym starszym natomiast, jeżeli mieszkają w Warszawie lub będą w niej przy okazji, **polecam** zabawną **sztukę** Guenthera Weisenborna pt. **„Latające talerze lądują na ziemi"** (przekład R. Szydłowski), którą gra ostatnio warszawski Teatr Rozmaitości w reżyserii T. Cyglera. Możecie w niej zobaczyć Marsjan, a właściwie Marsjanki — oczywiście na scenie, jak je sobie wyobraża M. Stańczak (scenograf).

Idźcie. Warto!

IKARUS

DO i OD REDAKTORA

Przydałaby się tablica z rozkładem lotów na Okęciu

W porcie lotniczym na Okęciu, jak na każdym szanującym się dworcu kolejowym, powinna wisieć tablica z rozkładem lotów krajowych i zagranicznych, z podaniem godzin przylotu i odlotu oraz nazwy linii lotniczych, na których samolot kursuje. Ściennego kolejowego rozkładu jazdy węzła warszawskiego jakoś też nie mogłem zauważyć.

Oj, biedni są ci pasażerowie (nawet cudzoziemscy) przylatujący do Warszawy! Na widocznym miejscu powinien też stanąć estetyczny drogowskaz podający kierunki i odległości w km do miast polskich (z którymi istnieją połączenia lotnicze) i najważniejszych stolic świata.

KRZYSZTOF CHOŁONIEWSKI — Warszawa

Uwagi naszego Czytelnika kierujemy do Dyrekcji Polskich Linii Lotniczych „Lot" i nie wątpimy, że tablica taka znajdzie się wkrótce w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu ku zadowoleniu ogółu pasażerów. (red.)

W sprawie „ABC" i „Wrony"

Ponieważ jestem stałym czytelnikiem Waszego pisma, zwracam się do redakcji z zapytaniem: czy można gdzieś dostać plan szybowca „ABC" lub „Wrony" i czy można takie szybowce samemu budować?

Proszę mi odpowiedzieć na łamach „Skrzydlatej Polski".

KAZIMIERZ PIENIO
Twardogóra, woj. Wrocław

Rysunków warsztatowych wymienionych przez Was szybowców szkolnych nie ma w sprzedaży. Jeśli chodzi o „Wronę", był to szybowiec użytkowany w Polsce przed 1939 rokiem, a „ABC" był skonstruowany w Instytucie Szybownictwa w Bielsku-Białej. Obecnie szybowce „ABC" nie są już produkowane, podobnie jak i „Wrony", gdyż szkolenie odbywa się nowszą metodą na szybowcach dwumiejscowych. Na Wasze zapytanie czy można budować samemu tego rodzaju szybowce, odpowiedź będzie raczej negatywna, gdyż musielibyście dysponować odpowiednim wysokowartościowym materiałem (drewno) i okuciami (metal), co w warunkach nawet dobrze wyposażonego warsztatu amatorskiego nie zawsze jest osiągalne. Teoretycznie budowa taka byłaby możliwa, o ile istniałyby zestawy półfabrykatów wykonane przez odpowiednią wytwórnię lotniczą, a pracę nadzorowałaby Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych (KCSP), urzędowo przejmując zbudowany szybowiec. Sprawa ta jednak nie została jak na razie uregulowana odpowiednimi przepisami i brak jest wspomnianych półfabrykatów. Zapał swój do szybownictwa możecie wykorzystać zapisując się do sekcji szybowcowej np. Aeroklubu Wrocławskiego — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16.

Ulica Zygmunta Puławskiego

Pragnę donieść, że Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Świdniku nadało jednej z ulic nowopowstającego osiedla domków jednorodzinnych nazwę **„Zygmunta Puławskiego".**

Domków takich stanie w pierwszym rzucie około 80. Część z nich będzie w tym roku zamieszkała. Teren pod budowę przekazała Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego im. Zygmunta Puławskiego.

Budujący się są wszyscy pracownikami wytwórni im. Zygmunta Puławskiego.

Fragment nowego osiedla

BRONISŁAW RATAJCZAK
Świdnik

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. Na linii Moskwa — Aszchabad (Turmeńska SRR) latają od stycznia turbośmigłowe samoloty Ił-18. Przelot bez lądowania trwa na tej trasie 4 godz. 35 minut. Samoloty Ił-18 rozpoczęły również kursować na linii Moskwa — Jakuck. Czas przelotu, z lądowaniem w Krasnojarsku, wynosi 10 godzin.

■ Przelot bez lądowania z Moskwy do Kairu w czasie 7 godz. 28 minut wykonał samolot Ił-18. Dotychczas latające na tej trasie odrzutowce Tu-104 lądują po drodze w stolicy Albanii — Tiranie.

■ Znany pisarz radziecki P. Amatuni (pilot „Aeroflotu") zakończył drugą część swej książki naukowo-fantastycznej pt. „Tajemnica Pito-Kao", nadając jej tytuł „Tunel". Obie książki mówią o losach przyszłej ludzkości.

KUBA. Władze kubańskie podały do wiadomości, że w końcu stycznia br. nieznane samoloty kontynuowały loty nad terytorium Kuby. Jeden z nich zrzucił bomby zapalające na plantację cukru, drugi — małą radiową stację nadawczą, produkcji USA.

SZWAJCARIA. Zwycięzcą szwajcarskich całorocznych zawodów szybowcowych w roku 1959 został znany pilot Hans Nietlispach. Najlepszymi wynikami roku legitymują się: Manfred Pelzer — wysokość 5 320 m, Niklans Dubs — przelot otwarty 488 km, Hans Nietlispach — przelot docelowy 489 km, Benrhard Muller — przelot docelowo-powrotny 340 km, Kurt Ryser — przelot po trójkącie 161 km.

USA. Szybowcowe Mistrzostwa USA w roku 1960 przeprowadzone będą po raz pierwszy w Odessa (stan Texas). Prawdopodobny termin: pierwsza połowa sierpnia.

■ Znany rekordzista amerykański Dick Schreder buduje w Ohio nowy, całkowicie metalowy szybowiec o rozpiętości 15 m, z przeznaczeniem na mistrzostwa świata w NRF.

■ Dick Jonhson, wielokrotny rekordzista szybowcowy, ukończył w stanie surowym budową nowego szybowca dwumiejscowego „Adastra", konstrukcji drewnianej, o profilu laminarnym.

■ Dowództwo obrony powietrznej USA postanowiło stopniowa wycofywać z uzbrojenia jednostek podległych dowództwu myśliwce odrzutowe F-104 A i F-104 B („Starfighter") i przekazać je lotnictwu taktycznemu. Jako powód podano zbyt mały zasięg tego typu samolotów, nie wystarczający do obrony całego kontynentu amerykańskiego.

ANGLIA. Jak podały linie lotnicze BEA, od kwietnia 1960 roku staną ceny biletów lotniczych na 400-tu trasach. Obniżka dojdzie do 40 proc.

■ Angielskim szturmowcem NA-39 interesuje się poważnie ministerstwo obrony NRF. Anglicy z kolei wykazują zainteresowanie zachodnioniemieckim myśliwcem skróconego startu, znajdującym się w budowie w zakładach Messerschmitt-Heinkel.

■ Do prasy przesiąknęły wiadomości o nowym dwusilnikowym ultraszybkim odrzutowcu Bristol T-188, który znajduje się w stadium montażu. Samolot ma rozwijać prędkość ponad 2 500 km/h.

■ Bombowiec „Vulcan" dokonał przelotu nad Atlantykiem w czasie 2 godz. 49 minut, co jest nowym rekordem na tej trasie.

■ Brytyjskie linie lotnicze BOAC planują uruchomienie komunikacji na linii Londyn — zachodnie wybrzeże USA, przy użyciu zakupionych w USA samolotów Boeing-707. Trasa lotów przebiegać będzie nad Biegunem Północnym.

NRF. Utworzony został ostatnio liczny sztab organizacyjny dla przygotowania Szybowcowych Mistrzostw Świata, jakie w dniach 4—19 czerwca mają się odbywać na lotnisku Butzweiler koło Kolonii. Dowództwo armii NRF zadeklarowało oddanie 25 samolotów Do-27 dla holowania szybowców oraz 3-ch śmigłowców — do użytku kierownictwa mistrzostw.

AUSTRALIA. Zakłady Fairey Aviation wyprodukowały miniaturową lotniczą kamerę fotograficzną, której wielkość równa jest wielkości szpulki nici. Kamery takie mają być umieszczone w pociskach zdalnie kierowanych, względnie w samolotach bezzałogowych. Jakość zdjęć terenu, dokonywanych automatycznie w czasie lotu, fachowcy oceniają jako bardzo dobrą.

WZROST PRZEWOZU PASAŻERÓW W PLL „LOT"

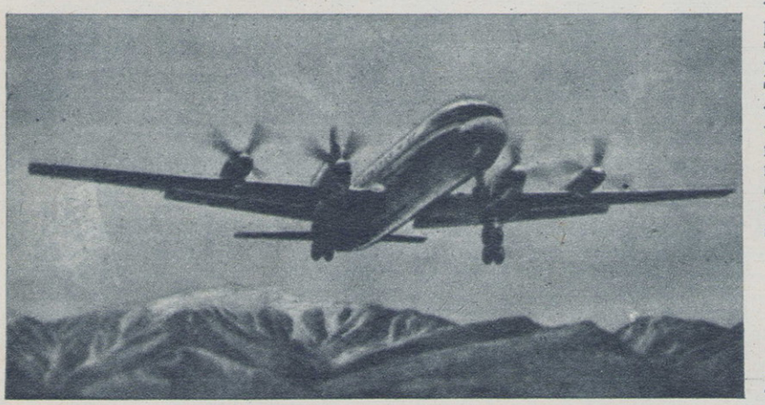
Komunikat Głównego Urzędu Statystycznego

9 LUTEGO br. opublikowane zostały wyniki realizacji planu gospodarczego w naszym kraju za rok 1959. Jak wiadomo plan produkcji przemysłu uspołecznionego został wykonany w 101,5%, co stanowi wzrost w porównaniu z rokiem 1958 o 9%. Ogólnie dochód narodowy w ubiegłym roku wzrósł o 5%.

Ciekawie wyglądają wyniki realizacji planu przez łączność i transport. Otóż pod względem wzrostu ilości przewiezionych pasażerów w stosunku do roku 1958 drugie miejsce zajmują Polskie Linie Lotnicze „Lot", które przewiozły w roku 1959 około 155,7 tysięcy pasażerów, co w porównaniu do poprzedniego roku stanowi wzrost o 18,2%. Pierwsze miejsce pod tym względem zajmuje Państwowa Komunikacja Samochodowa, która przewiozła w analogicznym porównaniu o 21,6% pasażerów więcej. (r)

Nowe rekordy świata na Ił-18

2 LUTEGO br. znany radziecki pilot Kokkinaki ustanowił nowy rekord świata w prędkości lotu na samolocie pasażerskim Ił-18 z obciążeniem 10 ton. Przeleciał on mianowicie trasę Moskwa — Sewastopol — Świerdłowsk — Moskwa z przeciętną prędkością 693 km/ha, bijąc w ten sposób stary rekord należący do pilota amerykańskiego D. Bauera o 149 km/h dla samolotów należących do tej samej klasy. Jednocześnie w czasie tego lotu zostały poprawione rekordy świata należące również do pilotów amerykańskich z obciążeniem 1, 2, 5 ton. (r) Na zdjęciu: Ił-18 w locie.



Rekordowy wpływ dewiz do PLL „Lot" w roku 1959

CORAZ więcej cudzoziemców, a w szczególności turystów, korzysta z połączeń Polskich Linii Lotniczych „Lot". W 1958 roku na zagranicznych liniach „Lotu" podróżowało 40% cudzoziemców i 60% obywateli polskich. W roku 1959 ruch pasażerski na zagranicznych liniach „Lotu" wzrósł o 33% w stosunku do 1958 r., przy czym odsetek cudzoziemców podróżujących „Lotem" podniósł się z 40% do 60%.

W związku z tym wpływy dewizowe „Lotu" w 1959 roku bardzo znacznie powiększyły się. W 1958 roku wpływy dewiz „Lotu" za przewóz pasażerów, frachtu oraz poczty wyniosły milion dolarów, zaś w 1959 — osiągnęły sumę 1,5 miliona dolarów. (r)

NIEZBĘDNA KSIĄŻKA ADRESOWA

OGÓLNOPOLSKI INFORMATOR TELEFONICZNO-ADRESOWY NA 1960 R.

cena 120 zł

Informator zawiera:

pełne adresy, telefony oraz skróty telegraficzne wszystkich ważniejszych instytucji i przedsiębiorstw w kraju ● najważniejsze połączenia kolejowe ● tabele ułatwiające obliczanie kosztów przejazdów ● mapę administracyjną Polski ● alfabetyczny skorowidz miejscowości.

OGÓLNOPOLSKI INFORMATOR można nabyć w księgarniach „Domu Książki" lub zamówić bezpośrednio w Wydawnictwach Komunikacyjnych, Warszawa 12, ul. Kazimierzowska nr 52

POLSKIE SZYBOWCE DLA BELGII

KORZYSTNĄ transakcję o pionierskim charakterze zawarła Centrala Handlu Zagranicznego „Motoimport", sprzedając po raz pierwszy partię szybowców dla Belgii. Kontrakt podpisany został ze znanym przedsiębiorstwem komunikacji lotniczej „Sabena", które dokonało zakupu dla Aeroklubu Belgijskiego.

Polska zobowiązała się dostarczyć jeszcze w pierwszym półroczu br. 20 szybowców — 15 „Much-100" i 5 „Jaskółek". Na zdjęciu: „Jaskółka" w locie.

Foto: B. Koszewski

ANGIELSKA EKIPA NA VIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA – WYZNACZONA

WYZNACZONA została ekipa reprezentacyjna Anglii na VIII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Köln-Butzweiler (NRF), jakie odbędą się w dniach 4—19 czerwca br. W skład ekipy weszli: **Nick Goodhart**, na szybowcu „Olympia-419" i **Tony Deane-Drummond**, na „Skylark III" — w klasie otwartej oraz **Tony Goodhart**, na „Skylark II" — w klasie standard. Pilotem rezerwowym jest David Ince. Wyżej wymienieni członkowie ekipy są znanymi w Anglii, najbardziej doświadczonymi szybownikami. Pierwsi trzej brali udział w VII Mistrzostwach w Lesznie. (z)

ROZBUDOWA PORTU LOTNICZEGO WNUKOWO

MOSKIEWSKIE lotnisko Wnukowo ma być wkrótce rozbudowywane. W myśl założeń — po ukończeniu rozbudowy stanie się ono jednym z największych portów lotniczych świata. Urządzenia lotniskowe zostaną przystosowane do przyjmowania olbrzymów typu Tu-114. W celu zapewnienia maksymalnych warunków bezpieczeństwa lotnisko zostanie wyposażone w supernowoczesną aparaturę radarową, nawigacyjną i meteorologiczną, zaś łączność między Moskwą a portem lotniczym utrzymywać będą śmigłowce. Dla personelu naziemnego zbudowany zostanie 10-kondygnacyjny budynek. (r)

PRÓBY Z ŁÓDKAMI SPADOCHRONOWYMI

OSTATNIO w Stanach Zjednoczonych przeprowadzono próby z nowoczesnymi łódkami spadochronowymi. W tym celu amerykański pilot Burce C. Barwise został zamknięty w hermetycznej kabinie w kształcie jajka i wyrzucony za pomocą spadochronu na powierzchnię jeziora Erie w USA. Jest to próba wytrzymałości organizmu ludzkiego na zimno, kołysanie fal i izolację od świata, która potrwa 72 godziny. Kabina ta ma stanowić wyposażenie naddźwiękowego bombowca amerykańskiego typu „Hustler" (B-58). Przeznaczona ona jest do ratowania pilotów w razie konieczności przymusowego lądowania nad oceanem. W łódki spadochronowe tego typu — oczywiście po odbyciu pomyślnych prób — zostaną zaopatrzone samoloty lotnictwa marynarki USA. (m)

WIELKI KONKURS „WIRAŻY"

Wielki Konkurs Lotniczy ogłasza redakcja tygodnika Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wiraże". Tematem konkursu jest:

„Moje największe i najpiękniejsze przeżycie lotnicze".

Musi to być przeżycie autentyczne, choć nie koniecznie dotyczyć sytuacji autora.

Może to być przeżycie w powietrzu lub na ziemi.

Może dotyczyć szczególnie trudnej sytuacji lub decyzji.

Może także zdarzyć się w czasie najzwyklejszego lotu po kręgu, albo w czasie wykonywania szczególnie trudnego zadania.

Może zawierać nowe odkrycie lotnicze lub utrwalić zdobyte już doświadczenia.

Może być odkrywcze lub mocne emocjonalnie.

Udział w konkursie mogą wziąć nie tylko osoby w jakikolwiek sposób związane z lotnictwem, ale także ci, którym przez przypadek zdarzyło się przeżyć ciekawą przygodę lotniczą.

Tym wszystkim, którzy „wolą latać niż pisać o tym", redakcja „Wiraży" obiecuje pomoc w opracowaniu literackim ich wspomnień.

Prace powinny być opatrzone godłem, a w osobnej kopercie oznaczonej tym samym godłem należy podać swoje imię i nazwisko oraz dokładny adres.

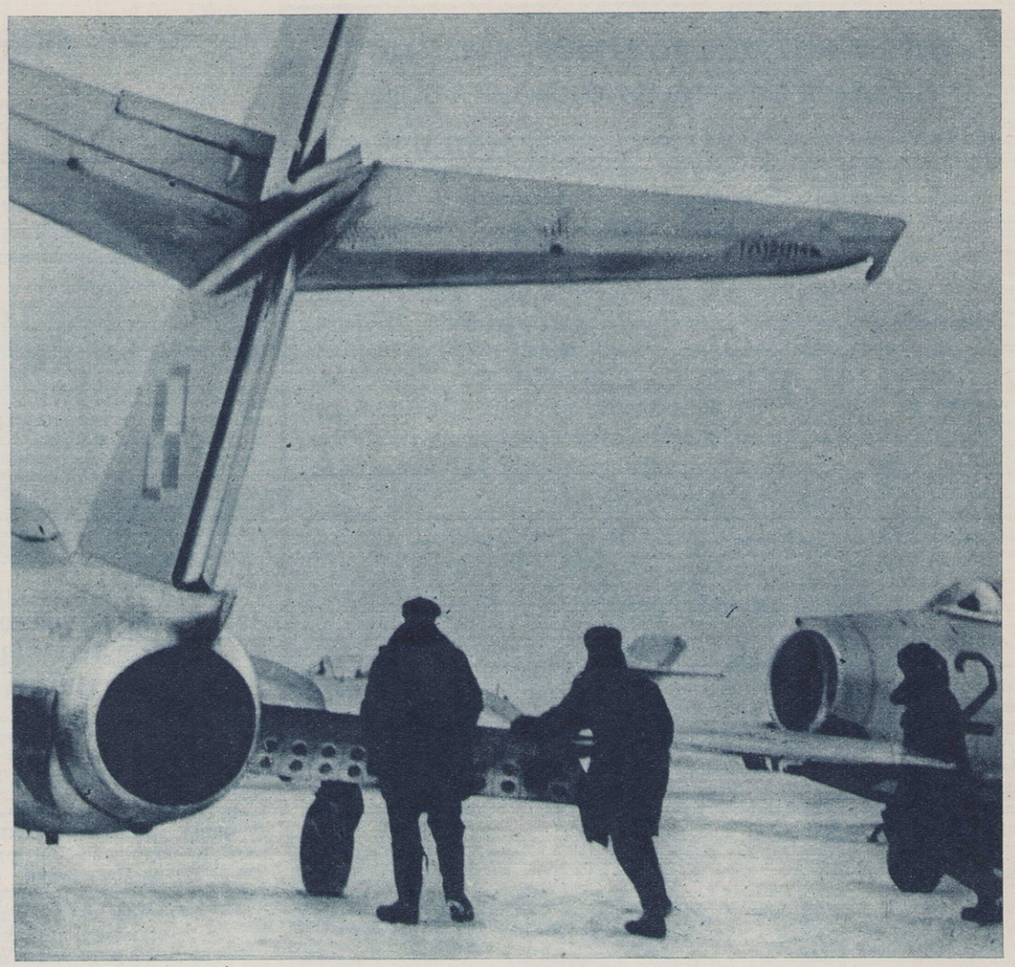
Prace nagrodzone i wyróżnione będą drukowane w „Wirażach" i honorowane według normalnych stawek autorskich. A oto nagrody:

nagroda I — 3 000 zł
nagroda II — 2 000 zł
nagroda III — 1 000 zł
oraz szereg wyróżnień.

Oprócz tego dla wszystkich, którzy wezmą udział w konkursie, w nagrodę za podjęty trud redakcja „Wiraży" przeznacza cenne książki.

Termin składania prac upływa z dniem 30 czerwca 1960 r. Adres: „Wiraże", Warszawa 69, skr. pocztowa 42. (Pj)

ŚNIEG SKRZYPI POD KOŁAMI SAMOLOTÓW



Obsługa techniczna wytacza z hangaru kolejną maszynę, która po zapuszczeniu silnika wystartuje na określone zadanie.

ZIMA w pełni. Mróz szczypie w uszy. Z rury wylotowej srebrnego odrzutowca bije gorący strumień gazów. Dłonie marzną, nogi udeptują nieodgarnięte kupki śniegu, zlodowaciałego i mieniącego się odblaskiem promieni prześwitującego słońca przez niezbyt szczelne chmury.

Dokuczliwe zimno daje się we znaki. Nic więc dziwnego, że personel latający i techniczny korzysta z ciepłego umundurowania.

W kabinach szybko zajmują miejsca piloci. Ostatnia próba silników i mechanicy wyciągają spod kół metalowe podstawki. Samoloty myśliwskie jeden za drugim kołują na start. Przeraźliwy gwizd, metaliczny i doniosły, drży i rozszerza się dokoła. Pełzający odrzutowiec zamiata za sobą resztki nieodgarniętego śniegu. Powietrze faluje i dalekie echo rozbrzmiewa ostrym dźwiękiem.

Na niewidzialny sygnał maszyny z coraz większą prędkością pędzą po długiej betonce kończącej się pod lasem, by następnie poderwać swoje stalowe cielska i roztopić się ponad horyzontem.

Polecieli. Mimo mrozu długo odprowadzały ich spojrzenia służby lotniskowej, której zima i nieodłączny jej towarzysz — śnieg sprawia dużo kłopotu. Jednorazowe bowiem czyszczenie drogi startowej wymaga usunięcia przeciętnie od 20 do 30 tysięcy metrów sześciennych śniegu. Ponieważ praca ta musi być wykonana w bardzo krótkim czasie, organizacja robót i mechanizacja wykonywanych czynności ma decydujące znaczenie. Dzięki zastosowaniu rotorowych zgarniaczy oraz zmechanizowanego sprzętu pomocniczego, odśnieżenie drogi startowej można wykonać szybko i sprawnie, nawet w przypadku bardzo obfitych opadów śnieżnych. Ta niełatwa i odpowiedzialna praca spoczywa na barkach żołnierzy służby lotniskowej. Oni to, bez względu na porę dnia i nocy, przystępują do odśnieżania pasa startowego. Od ich rzetelnego poświęcenia i sumienności zależeć będzie każdy start samolotu. Wiedzą o tym dobrze i dlatego też z satysfakcją obserwują kolejne wzloty piekielnie szybkich samolotów odrzutowych.

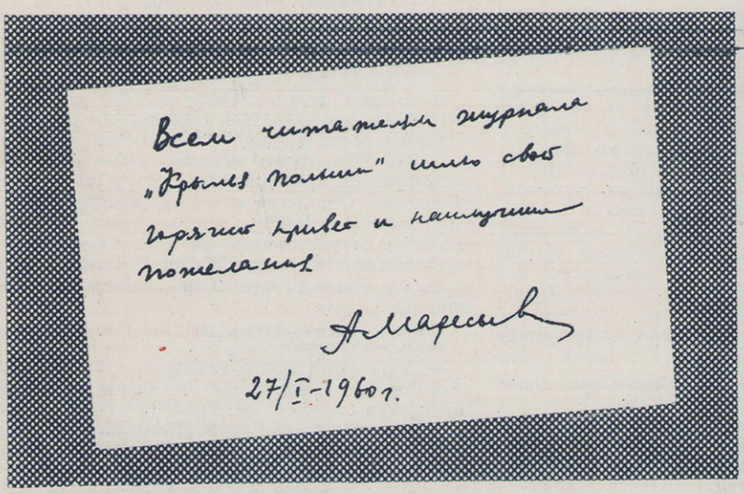
Gdy spodziewane są opady śniegu lub zachodzi możliwość wystąpienia gołoledzi, dyżurny meteorolog zawiadamia o tym dyżurnego lotniska, a ten z kolei wysyła do akcji grupę pogotowia śnieżnego. Do zadań takiej grupy należy odśnieżanie i usuwanie gołoledzi bez względu na porę dnia i nocy. W skład takiego zespołu ludzi wchodzą operatorzy rotorowych zgarniaczy śniegu, kierowcy samochodów, do których są przyczepione specjalne pługi, operatorzy ciągników oraz drużyna do oczyszczania urządzeń sygnalizacyjnych. I gdy ostatni żołnierz takiego pogotowia zakończy pracę — lotnisko, a ściślej mówiąc pas startowy uwolniony jest od śniegu. Wtedy personel latający i ziemny przystępuje do zajęć lotniczych w warunkach zimowych.

Kiedy oficer startowy wyśle wszystkie maszyny w powietrze — zaczyna się wytężona praca służb radiolokacyjnych. W eterze krzyżują się wywołania, przekazywane rozkazy, zapytania i odpowiedzi. W odległości kilkuset kilometrów od macierzystego lotniska rozpoczyna się bitwa powietrzna, która trwa podczas całego lotu powrotnego. Na wysokości ponad 10 000 metrów kilka kluczy stacza zacięty pojedynek ponad wielkim oceanem chmur.

A po wylądowaniu, gdy piloci opuszczą kabiny, pierwsze zdania wypowiedzą na temat startu i lądowania. Słowa te będą nagrodą lub naganą dla grupy pogotowia śnieżnego. I gdy będą szli do kasyna na gorącą kawę z mlekiem, pod ich futrzanymi butami będzie skrzypiał śnieg tak, jak pod kołami ich stalowych maszyn. Ten biały, puszysty śnieg, który nie przeszkodził im tego dnia w wykonaniu powietrznego zadania. (m)

Z lewej — pod kołami odrzutowca i butami mechaników jednakowo skrzypi suchy, kryształowy śnieg. Z prawej — Po zakończonych lotach służba techniczna „korkuje" dysze wlotową i wylotową myśliwskiego samolotu odrzutowego.

OPOWIEŚCI O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU CIĄG DALSZY



Wszystkim Czytelnikom tygodnika „Skrzydlata Polska" przesyłam swoje gorące pozdrowienia i najlepsze życzenia
27.I.1960 r. **A. Maresjew**

PIERWSZE lata powojenne charakteryzował szczególny rodzaj sztuki filmowej. Na ekranach przeważały filmy, przy oglądaniu których największą satysfakcję dawał widok możliwie dużej ilości pobitych hitlerowców. Nieważne były tytuły czy kraj produkcji — treść i tak wydawała się podobna. I wśród tej powodzi, czasem zresztą całkiem dobrych filmów, znalazł się jeden zupełnie inny. Zamiast zażartej walki do ostatniego naboju obrazował coś wielokrotnie trudniejszego — zwycięstwo człowieka nad samym sobą i to w sposób, jaki wydawał się możliwy tylko przed kamerą. A jednak film „Opowieść o prawdziwym człowieku" i książka, na kanwie której on powstał, to najprawdziwsze odbicie rzeczywistości.

Zima 1942 rok. Postrzelony radziecki samolot ląduje przymusowo w lasach na tyłach wroga. Pilot nie chcąc oddać się do niewoli, mimo ran, złamanej nogi i braku pożywienia, wędruje do swoich. Początkowo idzie, ale potem w miarę utraty sił, gdy odmrożone i gangrenujące nogi do reszty odmawiają posłuszeństwa, czołga się. Okresami traci przytomność, majaczy w malignie, ale posuwa się naprzód. Kiedy po osiemnastu dniach dociera do wsi, czeka na skraju lasu nie mając pewności kogo w niej spotka. Odnajdują go rosyjskie dzieci. Zjawiają się również i partyzanci, którzy organizują przerzut lotnika przez front do szpitala na tyłach. Decyzja konsylium lekarskiego jest jednoznaczna — tylko szybka amputacja obu nóg może uratować życie choremu.

Dziwny przypadek losu wiąże przyjaźnią dwóch mieszkańców szpitalnej separatki — ciężko kontuzjowanego komisarza i pozbawionego nie tylko części nóg, ale i wiary we własną przydatność człowieka, który był pilotem. I choć komisarz traci życie, pozostawia lotnikowi najcenniejszy prezent — przywróconą wiarę w siebie. Na protezach, krok po kroku, z wielkim wysiłkiem pokonując ogromny ból uczy się chodzić, biegać... ba, nawet tańczyć. Nie mniej zachodu kosztuje go pokonanie oporów lekarzy, przepisów i władz, aby przyjęli kalekę do wojsk lotniczych i skierowali na front. Teraz pozostała mu już tylko „drobnostka" — opanowanie przy pomocy protez pilotażu, nie tylko na powolnym szkolnym samolocie ale i szybkim myśliwcu. I to też, jak mógł przekonać się o tym w końcu wojny wróg, udaje się znakomicie.

Bohaterem tej historii jest radziecki oficer-pilot Aleksy Maresjew, Bohater Związku Radzieckiego. Aż trudno uwierzyć, że tak potężna może być wola i siła charakteru człowieka. Musi to być rzeczywiście wspaniały, prawdziwy człowiek.

Pierwszy raz gościliśmy w Polsce Aleksego Maresjewa w 1950 roku jako delegata na II Światowy Kongres Pokoju. Odwiedził on wtedy Oficerską Szkołę Lotniczą i przemawiał na wiecu młodzieży warszawskiej. Udzielił też wywiadu „Skrzydlatej".

Rozmowa ze słynnym pilotem jest bardzo serdeczna i interesująca. **Foto: J. Płatek**

Maresjew z zainteresowaniem ogląda numer „Skrzydlatej Polski".

Dziś, po dziesięciu latach, wiele zmieniło się Gdy dowiedzieliśmy się, że z okazji 15 rocznicy wyzwolenia Oświęcimia w składzie delegacji radzieckiej jest przejazdem w Warszawie Aleksy Maresjew, postanowiliśmy pozdrowić go w imieniu naszych Czytelników i prosić o kilka słów na temat działalności w ostatnich latach.

Przyznam się, że rozmawiając przez telefon, a potem jadąc samochodem na spotkanie, miałem wielką tremę przed rozmową z tak sławnym człowiekiem. Szczęśliwie jednak, szczerość i bezpośredniość cechująca radzieckich ludzi dominuje i u Maresjewa. Na jego twarzy nie widać minionych lat i przeżyć. Ciągle ta sama czarna czupryna i młodzieńcze, wesołe oczy. Z zainteresowaniem fachowca ogląda ostatnie numery „Skrzydlatej", pytając mnie o szczegóły. Szybko nawiązuje się przyjacielska rozmowa. Mamy jednak do dyspozycji niewiele czasu i dlatego konkretyzuję pytania.

— Czym zajmowaliście się, towarzyszu Maresjew, w okresie ostatnich dziesięciu lat?

— Ukończyłem studia na Wyższej Szkole Partyjnej przy Komitecie Centralnym KPZR i Akademię Nauk Społecznych. Obroniłem pracę kandydacką i uzyskałem tytuł kandydata nauk historycznych. Od 1956 roku pracuję jako sekretarz generalny Radzieckiego Komitetu Weteranów Wojny.

— Bylibyśmy radzi usłyszeć coś o zmianach, które zauważyliście w naszej Stolicy od ostatniego pobytu?

— W Warszawie byłem w 1950 roku na II Kongresie Obrońców Pokoju. Wtedy widać było jeszcze liczne ślady zniszczeń wojennych. Teraz z satysfakcją mogę stwierdzić, że nasi polscy przyjaciele odbudowali swą stolicę niemal całkowicie. Nie wiem jak wyglądała przedwojenna Warszawa, ale obecnie jest to piękne miasto i za to wyrażam uznanie jej mieszkańcom.

— Czy mimo licznych, jak się domyślam, prac zawodowych i społecznych utrzymujecie kontakt z lotnictwem?

— Oczywiście. Mam wielu przyjaciół, którzy nadal czynnie latają. Często bywają w moim moskiewskim mieszkaniu i dyskutujemy o bieżących sprawach lub zagłębiamy się w wojennych wspomnieniach. Do dziś pamiętam mój pobyt w 1950 roku w polskiej szkole lotniczej.

— Nasi instruktorzy często stawiają Was na wzór młodym pilotom i kandydatom na pilotów. Może powiedzielibyście coś specjalnie dla naszej młodzieży lotniczej?

— To co ja uczyniłem, zrobiłby każdy chyba radziecki patriota — stwierdza z właściwą sobie skromnością, charakterystycznie machając ręką. — A dla młodzieży? Chyba to, że pracą i wytrwałością można w naszym ustroju osiągnąć wszystko i dlatego warto kształcić w sobie silną wolę i mocny charakter.

— A wszystkim Czytelnikom „Skrzydlatej"?

Aleksy Marsejew pisze kilka słów, a następnie dodaje: — Wszystkim Czytelnikom Waszego pisma życzę prawdziwie „lotniczego" zdrowia i osiągnięć w pracy. Aby utwierdzała się i rosła przyjaźń między lotnikami polskimi i radzieckimi, a tym samym między naszymi narodami.

Widząc, że na Aleksego Maresjewa czekają od dłuższego czasu pozostali członkowie delegacji radzieckiej, życzę mu wszelkiej pomyślności. Do zobaczenia znów w Warszawie, Drogi Towarzyszu! Do skorej wstreczi, Daragoj Drug!

JERZY POMIANOWSKI

W tym tygodniu rozmawiamy

Z przewodniczącym Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL i wiceprzewodniczącym Komisji Szybowcowej FAI mgr. inż. JULIANEM BOJANOWSKIM

Mgr inż. Julian Bojanowski

BEZPOŚREDNIO po powrocie z posiedzenia Komisji Szybowcowej FAI w Paryżu gościmy w redakcji mgr. inż. Juliana Bojanowskiego. Ten znany szybowcowy pilot doświadczalny reprezentował Polskę jako przewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL. Korzystamy z okazji, aby usłyszeć najnowsze wiadomości o VIII Szybowcowych Mistrzostwach Świata, które były głównym tematem obrad.

— Czy byłby Pan uprzejmy opowiedzieć o przebiegu zebrania Komisji Szybowcowej FAI?

— Zebranie komisji jak zwykle otworzył jej przewodniczący, Szwajcar pan Adolf Gehriger, który udzielił głosu przedstawicielowi NRF — organizatorowi VIII Szybowcowych Mistrzostw Świata. A oto w skrócie jego informacje: Wstępne zgłoszenia na VIII SMS nadesłało 26 krajów: Australia, Belgia, Brazylia, Kanada, Dania, NRF, Finlandia, Francja, Wielka Brytania, Holandia, Włochy, Islandia, Izrael, Jugosławia, Norwegia, Austria, Polska, Rodezja, Rumunia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Czechosłowacja, ZSRR, Węgry i USA. Zgłoszenia obejmują łącznie 83 szybowce, z tego 23 w klasie otwartej i 60 w klasie standard. Brak tylko informacji z Argentyny, Japonii i Płd. Afryki. Ponieważ organizator ograniczył maksymalną liczbę uczestników z jednego kraju do 3, skorygowana liczba startujących pilotów wynosiłaby 15 w otwartej i 56 w klasie standard. Powyższe liczby wyraźnie wskazują na możliwość „wymarcia" klasy otwartej i dlatego Aeroklub NRF wyśle propozycje przesunięcia szybowców do tej kategorii lub dopuści do startu większą ich liczbę bez ograniczenia.

Otwarcie mistrzostw nastąpi 4 czerwca br. rano i w przypadku korzystnych warunków meteorologicznych, bezpośrednio po uroczystości, odbędzie się pierwsza konkurencja. Trening będzie umożliwiony na tydzień wcześniej. Organizator zawodów zwrócił się z apelem, aby wszystkie szybowce klasy otwartej posiadały radio — przewiduje się nawet możliwość bezpłatnego wypożyczenia radiostacji. Do dyspozycji będzie 12 zakresów częstotliwości dla zawodników i jeden dla organizatora, czyli średnio na jeden kanał nie przypadnie więcej niż dwa kraje.

Na częstotliwości zarezerwowanej przez organizatora będzie można meldować się nad punktami zwrotnymi w przelotach po trasach łamanych czy zamkniętych, oczywiście z zachowaniem obowiązującej wysokości.

— Słyszeliśmy o propozycji zniesienia losowania numerów startowych. Jakie było na ten temat zdanie Komisji?

— Podczas treningu będzie wprowadzony, tytułem próby, nowy rodzaj ustalania kolejności startu. Otóż 10 minut po odprawie każdy zawodnik będzie mógł oznaczyć swój czas z dokładnością do 30 sekund. Decyzję będzie mógł zmienić najpóźniej na 10 minut przed lotem, wyznaczając nową, niezarezerwowaną dotąd przez kogoś innego, godzinę startu. Po treningu Komisja Szybowcowa FAI zadecyduje, czy tego rodzaju ustalanie kolejki startowej będzie miało miejsce na mistrzostwach.

— Czy trasy przelotów będą ograniczone granicami?

— Nie. Organizator pomyślnie załatwił formalności graniczne i zawodnicy będą mogli swobodnie latać do Holandii, Belgii, Francji, Luxemburga, Szwajcarii i Austrii.

— Tak więc — loty będą bez żadnych ograniczeń?

— Zasadniczym problemem jest sprawa bezpieczeństwa ruchu w powietrzu. Chociaż Aeroklub NRF uzyskał zgodę władz wojskowych, aby w rejonie zawodów zawiesić czasowo loty samolotów wojskowych, to jednak natężenie linii komunikacyjnych jest tu tak duże, że stwarza poważne zagrożenie. Oczywistym jest dla wszystkich ile złego dla światowego szybownictwa zrobiłaby katastrofa samolotu komunikacyjnego na skutek zderzenia z szybowcem. W związku z tym organizator przewiduje zakaz lotów w chmurach oraz każdorazowe ustalanie dopuszczalnej maksymalnej wysokości dnia. Zobowiązuje to wszystkich zawodników do posiadania barografów o zakresie 2—8 000 metrów (tolerancja przy kontroli wysokości plus minus 250 metrów). Pilot, który przekroczy ten przepis, zostanie zdyskwalifikowany na całe zawody.

— Z jakimi wnioskami wystąpili delegaci aeroklubów narodowych?

— Komisja Szybowcowa FAI rozpatrywała szereg wniosków zgłoszonych przez poszczególnych delegatów. I tak, na skutek oświadczenia przedstawiciela NRF, że zawody odbywają się na wypożyczonym brytyjskim lotnisku wojskowym, nie mogła zostać przyjęta radziecka propozycja przesunięcia terminu zawodów o 2 tygodnie, co umożliwiłoby zawodnikom krajów północnych dłuższy trening.

Regulamin zawodów będzie bardzo podobny do leszneńskiego. Wprowadzono tylko poprawkę, że „przelot poniżej 20 km nie będzie punktowany".

Ponieważ nie brak chętnych do organizowania szybowcowych mistrzostw świata — zamiary takie ma np. Jugosławia i Holandia — Komisja Szybowcowa FAI stanęła na stanowisku, że należy je rozgrywać zasadniczo co dwa lata.

Akceptowano polską propozycję, żeby samochody transportujące szybowce klasy standard mogły być wyposażone w radio, a także pozytywnie zaopiniowano wniosek turecki o dokonywaniu międzynarodowej wymiany pilotów.

Zebranie zakończyło się wyborami prezydium Komisji Szybowcowej FAI. Przewodniczącym ponownie został pan Gehriger, wiceprzewodniczącymi pp. Wilis, Barnaby i delegat polski (tj. mgr inż. Julian Bojanowski — przyp. red.), sekretarzem p. Cartier.

— Gratulujemy Panu ponownego wyboru na wiceprzewodniczącego Komisji Szybowcowej FAI. Jednocześnie prosimy o kilka słów na temat przygotowania naszej ekipy do VIII Szybowcowych Mistrzostw Świata.

— Sprawa przygotowania polskiej ekipy na VIII SMS jest od 1958 roku stałym punktem porządku obrad Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL. Stosunkowo wczesny termin zawodów skłonił nas do ustalenia składu ekipy już w ubiegłym roku. Ominiemy w ten sposób gorączkowe eliminacje w ostatniej chwili. Piloci przeszli specjalne przygotowanie na obozach treningowych w Łebie i Nowym Targu. Planuje się loty w rejonie Katowic, najbardziej podobnym do terenu mistrzostw.

— Czy sprawa sprzętu jest nadal najpoważniejszym problemem?

— Największą naszą troską są szybowce zawodnicze. Zdecydowaliśmy się dużym nakładem finansowym zamówić „Zefiry-2" i „Foki", które zgodnie z założeniami mają zlikwidować dystans dzielący nas od zagranicznych szczytowych osiągnięć konstrukcyjnych (średni poziom konstrukcji szybowcowych jest u nas bardzo dobry).

Muszę podkreślić z całą stanowczością, że dla dobra naszej ekipy, startującej w najcięższych do pomyślenia warunkach, konieczne jest dostarczenie szybowców na czas, to jest w terminach żądanych przez Aeroklub PRL. Na wyniki pilotów duży wpływ ma okres, w którym poznają nowy szybowiec i stąd gorący apel do Dyrekcji Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego i Kierownictwa Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych o terminowe wykończenie zamówionych „Zefirów" i „Fok". Od tego w największym stopniu zależą nasze szanse na VIII SMS.

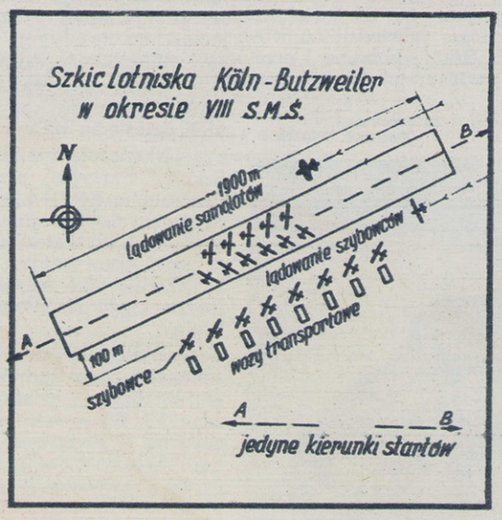
— Właśnie. Jakie mamy szanse w Kolonii?

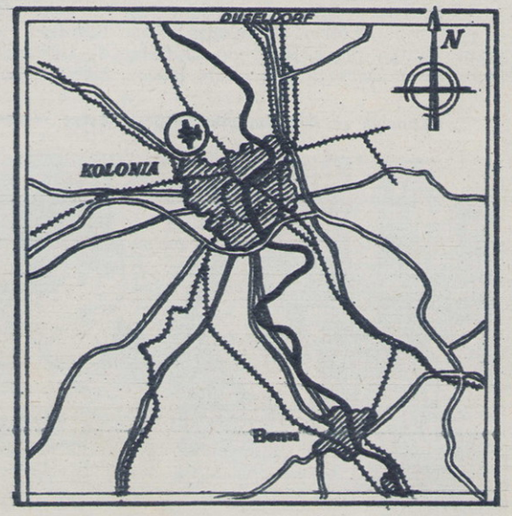
— Musimy zdać sobie sprawę z tego, że walka o tytuły mistrzowskie w Kolonii będzie bardzo ciężka i uzyskanie dobrych wyników zależy zarówno od pilotów jak i naszego przemysłu szybowcowego. Będziemy starali się także uzyskać zgodę organizatora na start czterech naszych szybowców. Jeżeli ta liczba zostanie ograniczona, wtedy w zależności od możliwości technicznych podjęta zostanie decyzja w jakich klasach będą startowali Polacy.

Zarząd Aeroklubu PRL poczynił ze swej strony wszelkie możliwe starania, by ekipie zapewnić jak najlepsze wyposażenie techniczne oraz doskonałe możliwości treningu. Wyraża się to zarówno w postaci zamówienia nowoczesnych radiostacji szybowcowych jak też zakupieniu dla potrzeb ekipy samochodów osobowych „Wołga". Organizowane obozy treningowe i kondycyjne umożliwiają zawodnikom wszechstronne przygotowanie.

Dziękując przewodniczącemu Komisji Szybowcowej APRL mgr. inż. Julianowi Bojanowskiemu za tak ciekawe i szczegółowe wiadomości, życzymy mu i... nam, by wszystkie trudności, szczególnie te z szybowcami, zostały rozwiązane pomyślnie.

Rozmawiał: (pj)





WYNIKI ANKIETY

„REDAGUJ RAZEM Z NAMI"

WZOREM lat poprzednich ogłosiliśmy pod koniec ubiegłego roku ankietę pt. „Redaguj z nami", która miała za zadanie wysondowanie opinii o „Skrzydlatej" — o jej wyglądzie i wartości treściowej, a także bliższe poznanie czytelników, ich zainteresowań i życzeń na przyszłość.

Tegoroczna ankieta utwierdziła nas w przekonaniu, że większość Czytelników „Skrzydlatej" wywodzi się z młodzieży szkolnej. Są to uczniowie szkół podstawowych, zawodowych, techników, liceów, a także i z wyższych uczelni. Dużą niespodzianką był jednak dla nas znacznie większy udział w tegorocznej ankiecie czytelników starszych wiekiem, którzy wypowiadali się wprawdzie dość różnie na temat „Skrzydlatej", ale w gruncie rzeczy wszystko wskazywało na to, że w piśmie znajdują sporo interesujących ich materiałów. Większe zainteresowanie starszych czytelników niewątpliwie wynika ze stałego ukazywania się wkładek poświęconych poszczególnym rodzajom lotnictwa, które zawierają artykuły znacznie poważniejsze.

Ogólnie trzeba jednak stwierdzić, że głównym odbiorcą „Skrzydlatej" jest jednak młodzież.

Ostatnia ankieta dała nam wiele cennych spostrzeżeń, dzięki skrupulatnemu przeanalizowaniu pisma przez ankietowiczów. Sporo opinii wyłowiliśmy z polemiki z zamieszczonym przez nas listem ob. Stachurskiego ze Starachowic, co nawiasem mówiąc sprawiło nam trochę kłopotów. Niekiedy czytelnicy wpadali w taką pasję zgłębienia prawdy na gruncie „Sporu o „Skrzydlatą", że zapominali o... konkretnych pytaniach ankiety.

Czytelnicy odpowiadają

Na pierwsze pytanie, dotyczące tego co najbardziej interesowało czytelników w „Skrzydlatej", otrzymaliśmy pokaźną ilość różnych odpowiedzi. W sumie najbardziej interesującymi tematami w ubiegłym roku były dla naszych czytelników „Lotnicze kulisy minionej wojny". Są one interesujące dla 27,5% uczestników ankiety. Drugie miejsce pod tym względem zyskały sobie zamieszczane w piśmie wszelkiego rodzaju opowiadania (22%). Równą ilość Czytelników interesowały wiadomości podane „W telegraficznym skrócie" i artykuły z dziedziny astronautyki (17,6%). W dalszej kolejności idzie jeszcze długi szereg tematów. Są to m. in. aktualne rozmowy i wywiady z przedstawicielami naszego lotnictwa, artykuły popularno-techniczne, konstrukcje krajowe i zagraniczne, szybownictwo, lotnictwo wojskowe, artykuły traktujące o historii lotnictwa i inne.

Jak z tego wynika, lwia część interesuje się stroną beletrystyczną „Skrzydlatej", a przede wszystkim wraca ciągle jeszcze do niedawnej przeszłości — do walk jakie lotnicy polscy i zaprzyjaźnieni toczyli z hitlerowską Luftwaffe. Z drugiej strony możemy stwierdzić, że gama zainteresowań Czytelników jest niezwykle szeroka i minimalne choćby zachwianie proporcji w zamieszczaniu materiałów na taki lub inny temat powoduje natychmiast alarm, a niekiedy na tej podstawie wysnuwa się i błędne uogólnienia. I tak np., gdy w którymś numerze więcej uwagi poświęcimy lotnictwu sportowemu, dają się słyszeć uwagi, że za mało miejsca poświęcamy modelarstwu lub na odwrót. W rezultacie nasi Czytelnicy znajdują jednak materiały ich interesujące. Czasami w którymś numerze jest ich mniej, jednakże w innym mają ich wystarczającą ilość.

Instruktor-pilot Józef Dankowski prowadzi odprawę przed konkurencją prędkościową na Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie w 1959 roku.
Foto: T. Malinowski

Równie podzielone są zdania Czytelników co do drugiego pytania ankiety. Na pytanie „Które pozycje w „Skrzydlatej" oceniasz jako najlepsze w ostatnim okresie?" najwięcej wypowiedzi padło za „Lotniczymi kulisami II wojny światowej" (35%). Znaczy to dla nas, że zamieszczanie przez nas cyklu artykułów dotyczących ostatniej wojny nie tylko było słuszne, ale artykuły te zostały również ocenione jako najlepsze.

Drugie miejsce pod tym względem uzyskały drukowane w naszym tygodniku opowiadania (18%), które zyskały sobie dużą aprobatę. Choć nie brak tu również głosów krytycznych domagających się zwiększenia ich ilości.

Systematyczne publikowanie przez nas konstrukcji krajowych i zagranicznych ma już swoich stałych Czytelników. Zresztą nie tylko w Polsce. Ten dział szczególnie wysoko sobie cenią nasi ankietowicze z Czechosłowacji. W sumie jako najlepsze pozycje „Skrzydlatej" oceniło je 15% wypowiadających się. Za artykułami popularno-technicznymi wypowiedziało się 10%.

Pragnąc bliżej poznać jaki gatunek lub typ opowiadań znajduje największe zainteresowanie, zadaliśmy trzecie pytanie (Jaki typ opowiadań widziałbyś najchętniej w „Skrzydlatej"?). Jak można było wywnioskować na podstawie poprzednich pytań, największe zainteresowania budzą opowiadania lotnicze z czasów ostatniej wojny, ale następnymi są już opowiadania typu wspomnieniowego, przy czym Czytelnicy pragnęliby, aby nie były one związane z autentycznymi, wielkimi postaciami lotnictwa (piloci, konstruktorzy, oblatywacze). Jest jednak i druga grupa Czytelników. Ci wprawdzie zgadzają się na zamieszczenie opowiadań związanych z określonymi ludźmi, ale jednocześnie postulują, ażeby znacznie więcej ukazywało się opowiadań popularno - naukowych (12,6%) i fantastycznych (7,9%).

Dużą satysfakcję sprawiły nam odpowiedzi na nasze następne pytanie: „Czy „Skrzydlata" w dostatecznym stopniu omawia interesujące Cię zagadnienia?" Pomimo kilku bardzo krytycznych głosów pod adresem „Skrzydlatej", opublikowanych przez nas jeszcze przed ogłoszeniem ankiety, zdecydowana większość (63,8%) stwierdziła, że tygodnik omawia w dostatecznym stopniu zainteresowania Czytelników. Choć znalazła się także mała grupa ankietowiczów (15%), która jest zupełnie przeciwnego zdania.

Dział „Skrzydła Młodych", przeznaczony przede wszystkim dla najmłodszych, jak się okazuje nie ma wielu przeciwników. (Pytanie 5: Jak oceniasz w „Skrzydlatej" dział „Skrzydła Młodych"). Na potrzebę zachowania takiego działu zgadzają się nawet Ci, których zamieszczane tu materiały zupełnie nie interesują. Jako potrzebny i dobry uznało go 70%, a jako niepotrzebny tylko 10% i 1 głos jako „zły".

Co chcieliby znaleźć w „Skrzydlatej" w roku 1960?

W związku z dwoma następnymi pytaniami zostaliśmy zasypani niemal lawiną propozycji, próśb i życzeń.

Na pytanie szóste („Na jakie tematy widziałbyś w „Skrzydlatej" artykuły z dziedziny techniki lotniczej"?) Czytelnicy zgłosili całą masę życzeń, których nie sposób tu wszystkich wymienić. Najwięcej wypowiedziało się za umieszczeniem w większych proporcjach tematów astronautycznych — 17,3%, lotnictwa wojskowego — 7,6% i najnowszych typów samolotów — 6,3%. W dalszej kolejności idą następujące tematy: nawigacja i lotnictwo komunikacyjne — po 5%, urządzenia pokładowe i cybernetyka w lotnictwie — po 2,8% i cały jeszcze długi szereg tematów. W związku z tak licznymi propozycjami poczyniliśmy już pewne kroki w celu ich systematycznego wcielania w życie i będziemy się starać, w miarę oczywiście możliwości, o ich realizację.

Podobnie również bardzo dużą ilość propozycji i życzeń otrzymaliśmy na ostatnie, 7 pytanie ankiety: „Jakie masz inne uwagi i propozycje w sprawie nowych tematów, pozycji, rubryk itp. w „Skrzydlatej"? Najwięcej ankietowiczów (15%) proponuje wprowadzenie stałego działu poświęconego rakietom — 12,5% chciałoby widzieć rubrykę poświęconą najświeższym nowościom technicznym, zaś 8,9% poczytać poezję związaną z lotnictwem. A oto kilka dalszych propozycji: artykuły o słynnych konstruktorach — 3,9%, medycyna lotnicza — 3,9%, rozrywki — 3,9%, piosenki lotnicze — 3,9%.

Tak oto pokrótce wyglądają wyniki tegorocznej ankiety. Trzeba przyznać, że umożliwiła nam ona bliżej poznać Czytelników, ich zainteresowania i życzenia. Wnioski, które wyciągnęliśmy z ankiety, będziemy się starać uwzględnić w naszej codziennej pracy redakcyjnej. W jakim stopniu uda się nam je wykonać, ocenią Czytelnicy w podobnej ankiecie pod koniec tego roku.

Na zakończenie pragniemy podziękować wszystkim biorącym udział w ankiecie za podzielenie się z nami uwagami i spostrzeżeniami dotyczącymi „Skrzydlatej" w roku 1959.

NAGRODY DLA BIORĄCYCH UDZIAŁ W ANKIECIE

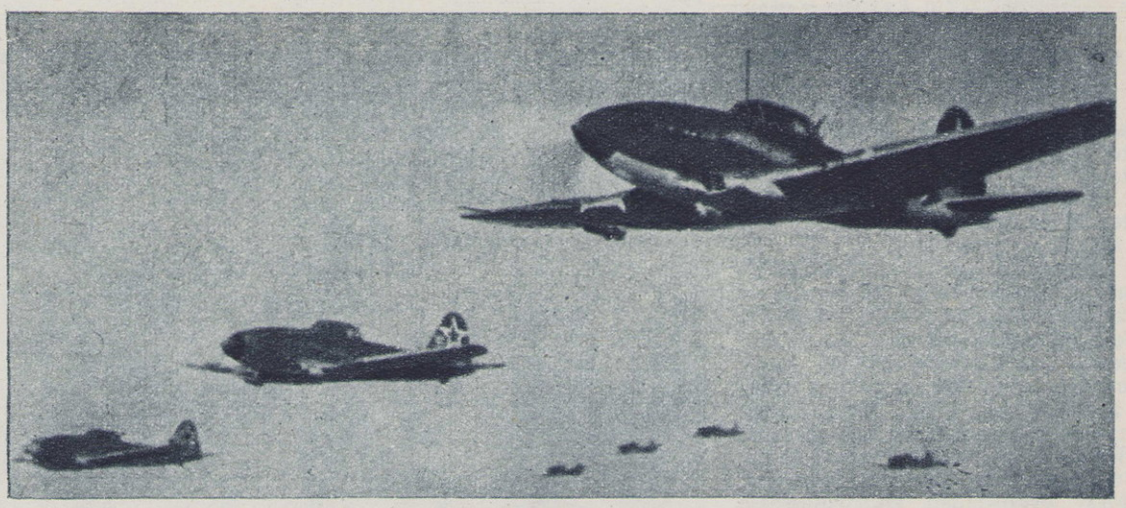
Między uczestników naszej ankiety pt. „Redaguj z nami", którzy nadesłali ciekawe i rzeczowe odpowiedzi, rozlosowano następujące nagrody:

1) **zegarek na rękę** — Zygmunt Tebiel — Potok 108, pta Turaszówka, pow. Krosno;
2) **komplet cyrkli** — Henryk Dedoński — Rypin, Plac Wolności 6;
3—10) **książki biblioteczki „Skrzydlatej Polski"**:
Janusz Waliszkiewicz — Nowy Dwór Maz., Łączna 5;
Mieczysław Mnich — Mielec, Żeromskiego 49a m. 15;
Radomir Platy — Grohova 26, Brno (CSR);
Zygmunt Kozik — Kraków, Rynek Kleparski 9/4;
Jan Lewkiewicz — Bydgoszcz, Sułkowskiego 58/2;
Leon Kopera — Kamienna Góra, Wysoka 15, woj. Wrocław;
Kazimierz Makula — Katowice, Katowicka 60a m. 3;
Piotr Zając — Wolenczew, Wrzosy 76, pow. Kłobuck.

OFENSYWA KTÓRA PRZYNIOSŁA POLSCE WOLNOŚĆ

NAD ODRĄ

JANUSZ WOJCIECHOWSKI (7)



Postrach hitlerowców, samoloty szturmowe Il-10 konstrukcji Iliuszyna.

Lotnicy szybko odnaleźli cel. Była to zwykła, jak na owe dni, cofająca się kolumna wojsk hitlerowskich rozciągnięta po drodze na przeszło dwa kilometry. O miejscu znajdowania się kolumny piloci niezwłocznie zameldowali za pomocą radia dowódcy jednostki. Następnie piloci Bołdyrew i Gomozow zbombardowali kolumnę i ostrzelali ją ogniem z działek i karabinów maszynowych. Po upływie kilku minut para ta została zamieniona przez pilotów E. Mosina i I. Czmila. W ten sposób druga para samolotów szturmowych zamieniła nad kolumną — pierwszą, trzecia — drugą itd. Działaniami kilku par szturmowców kolumna hitlerowska została rozbita.

Po nieudanych próbach powstrzymania natarcia wojsk radzieckich dowództwo niemieckie przystąpiło do przygotowania głównej obrony na rzece Odrze.

Jednakże dowództwo radzieckie przewidując te zamierzenia zastosowało wszelkie środki, aby nacierające armie jak najszybciej dotarły do Odry, zanim przeciwnik zdąży przygotować tam poważniejszą obronę. Wydany został rozkaz zwiększenia tempa natarcia. Podczas zbliżania się szturmowego ugrupowania Frontu do Odry wystąpiło znaczne opóźnienie jego lewoskrzydłowej 5 armii. Aby pomóc tej armii dowodzący Frontem skierował 21 stycznia 3 gwardyjską armię pancerną z rejonu Namysłowa w kierunku południowym, wzdłuż wschodniego brzegu Odry na tyły broniących się wojsk niemieckich. Uderzenie 3 armii tak zaskoczyło Niemców, że rozpoczęli szybki odwrót i to na szerokim froncie. Korzystając z tego 5 armia dowodzona przez gen. płk. A. Żadowa zwiększyła tempo natarcia i już 22 stycznia dotarła czołówkami do Odry.

Do końca dnia 25 stycznia nad Odrę na odcinku od Bełcza Wlkp. do Opola wyszły wszystkie wojska ugrupowania szturmowego Frontu tworząc kilka przyczółków za zachodnim brzegu rzeki. Do końca stycznia walczono o utrzymanie tych przyczółków.

Na kierunku katowickim, dowództwo niemieckie postanowiło za wszelką cenę powstrzymać wojska radzieckie przed linią Odry, aby zachować śląski okręg przemysłowy. Chodziło tu nie tylko o względy ekonomiczne, ale również o odskocznię grożącą uderzeniem w lewe skrzydło głównego ugrupowania szturmowego Frontu. W tej sytuacji szczególnego znaczenia nabrało jak najszybsze opanowanie Śląska przez wojska radzieckie.

Dlatego też 17 stycznia 1945 roku 21 armia dowodzona przez gen. płk. D. Gusiewa rozwinęła się w rejonie Miechowa dla obejścia od północy śląskiego okręgu przemysłowego. U schyłku dnia 19 stycznia armia ta przerwała obronę przeciwnika na rzece Warcie i pod koniec następnego dnia obeszła od północy wojska śląskiego ugrupowania Niemców. 23 stycznia prawoskrzydłowe oddziały 21 armii dotarły do Odry w rejonie Opola. W tymże dniu lewe skrzydło armii zbliżyło się do Tarnowskich Gór i Bytomia. **24 stycznia** zostały zdobyte — miasto i twierdza **Opole** oraz **Gliwice, a 26. — Tarnowskie Góry.**

Mimo wyraźnej groźby okrążenia Niemcy, nie przestawali się bronić. Wówczas dla przyspieszenia złamania tego oporu i opanowania zagłębia przemysłowego dowództwo radzieckie rzuciło z rejonu Opola na południowy wschód 3 gwardyjską armię pancerną. 27 stycznia armia ta osiągnęła rejon Rybnika i niemal zamknęła pierścień wokół ugrupowania przeciwnika.

W MATNI

Nacisk armii lewego skrzydła Frontu z północy i wschodu oraz odcięcie linii komunikacyjnych przez 3 armię pancerną i 1 korpus kawaleryjski uczyniły krytycznym położenie Niemców. Beznadziejność dalszej walki i demoralizacja żołnierzy zmusiły dowództwo hitlerowskie do próby wycofania swych wojsk ze śląskiego okręgu przemysłowego za Odrę.

Dowódca 1 Frontu Ukraińskiego postanowił zgodnie z rozkazem Naczelnego Dowództwa Radzieckich Sił Zbrojnych nie zamykać pierścienia wokół śląskiego ugrupowania przeciwnika i nie przeszkadzać jemu w opuszczeniu tego terenu, aby zachować najcenniejsze zakłady przemysłowe. Wróg miał być dobity „na zewnątrz".

Ten manewr przyniósł świetne wyniki. Zdecydowane uderzenie wojsk radzieckich ze wschodu i północnego wschodu oraz półokrążenie całego okręgu śląskiego zmusiło Niemców do pośpiesznego opuszczenia głównych miast polskiego Śląska i odwrotu w — celowo nie zajętej przez oddziały Frontu — strefie w kierunku południowo zachodnim. **28 stycznia** wyzwolone zostały **Katowice,** a nazajutrz już cały śląski okręg przemysłowy był oczyszczony od nieprzyjaciela. A co się stało z tak wyprowadzonymi w pole wojskami hitlerowskimi? Zostały one rozbite w lasach na zachód od okręgu śląskiego.

W czasie jednego z wylotów bojowych samolot dowódcy klucza myśliwskiego Jewstifiejewa został uszkodzony i pilot był zmuszony wykonać przymusowe lądowanie na terytorium zajętym przez nieprzyjaciela, niedaleko od przechodzącej właśnie kolumny wojsk faszystowskich. Pilot radziecki znalazł się w niezwykle ciężkim położeniu. Do samolotu zbliżali się hitlerowcy i Jewstifiejew był zdecydowany drogo sprzedać swoje życie, byle tylko nie dostać się do hańbiącej niewoli.

W tym tragicznym momencie na pomoc swemu dowódcy przyleciał jego prowadzony — pilot Musatow. Odważny lotnik z narażeniem własnego życia wykonał niezwykle ryzykowne lądowanie obok samolotu Jewstifiejewa, zabrał dowódcę klucza do kabiny, pod silnym ogniem faszystów wystartował i pomyślnie doleciał do swego lotniska. Całą akcję osłaniał ogniem broni pokładowej swego samolotu drugi prowadzony młodszy lejtenant Kalinin.

30 stycznia wojska lewego skrzydła Frontu wyszły nad Odrę, zdobywając szereg przyczółków na jej zachodnim brzegu.

JAK POLSKA DŁUGA I SZEROKA

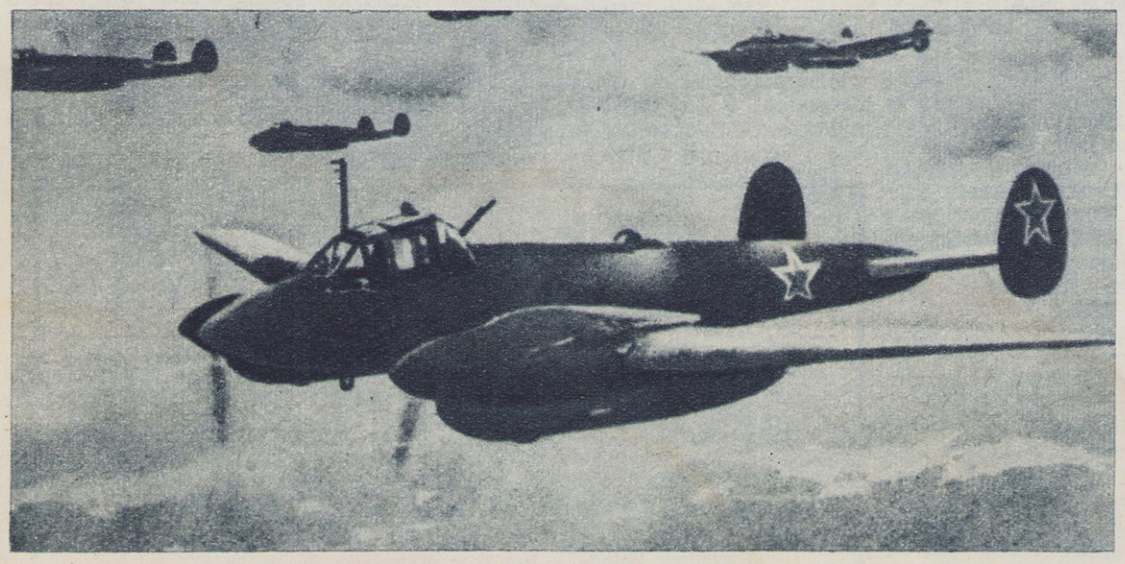
W bliskim współdziałaniu z wojskami 1 Frontu Ukraińskiego nacierały w zachodnich Karpatach oddziały 4 Frontu Ukraińskiego. W ciągu stycznia, w trudnych warunkach terenowych, wojska tego Frontu posunęły się naprzód 100—200 km i to na 200-kilometrowym odcinku od Jasła do Koszyc. W końcu stycznia 1945 roku oddziały radzieckie osiągnęły w walkach linię Biała — Zakopane. Natarcie 4 Frontu Ukraińskiego było szczególnie pamiętne dla 17 i 1 — niemieckich armii pancernych, które dosłownie przestały istnieć. Ułatwiło to również wojskom sąsiednich Frontów oczyszczenie śląskiego okręgu przemysłowego oraz osiągnięcie sukcesów terenowych.

Wyjście wojsk 1 Frontu Białoruskiego i Frontu Ukraińskiego nad Odrę na szerokości około 500 km i opanowanie przyczółków zakończyło jedną z największych operacji Armii Radzieckiej w II Wojnie Światowej. W wyniku styczniowej ofensywy wszystkich Frontów wyzwolono niemal całkowicie Polskę (w jej zachodnich granicach przedwojennych), znaczną część Czechosłowacji i przeniesiono działania bojowe na tereny hitlerowskich Niemiec.

W czasie operacji Wisła — Odra, trwającej zaledwie 21 dni, wojska trzech Frontów: 1 Białoruskiego, 1 Ukraińskiego i 4 Ukraińskiego rozgromiły trzy armie niemieckie z grupy „A" zadając im straty w wysokości około 500 000 ludzi. Wojska radzieckie zdobyły ponad 1 000 samolotów, około 1 500 czołgów i dział samobieżnych oraz ponad 11 500 dział i miotaczy min. Oprócz tego bezpośrednio w walce zniszczono wiele nieprzyjacielskiego sprzętu bojowego.

Znaczne były również straty lotnictwa hitlerowskiego. W dniach od 14 do 24 stycznia na 1 Froncie Białoruskim zniszczono 123 samoloty przeciwnika, a na 1 Froncie Ukraińskim (od 12—24 stycznia) 98 maszyn niemieckich. W dniu 31 stycznia myśliwcy 1 Frontu Białoruskiego zestrzelili 14, a 2 lutego — 16 samolotów hitlerowskich.

W uzupełnieniu poprzednio podanych ogólnych liczb zdobytego sprzętu należy powiedzieć, że 24 stycznia wojska 1 Frontu Białoruskiego zastały na jednym z lotnisk niemieckich 82 samoloty oraz dobrze zaopatrzone magazyny wojskowe. 26 stycznia na trzech lotniskach i w zakładzie lotniczym w rejonie Poznania zdobyto 292 samoloty wroga, a 28 stycznia na lotniskach



Radzieckie bombowce nurkujące Pe-2 konstrukcji Fetlakowa w locie bojowym.

ZNANI PILOCI RADZIECCY, UCZESTNICY WALK NAD POLSKĄ.

Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego mjr. M. STIEPANISZCZEW pilot szturmowy

Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego gen. lejt. J. SAWICKI

Bohater Związku Radzieckiego A. KOZEWNIKOW myśliwiec, stoczył 69 walk, zestrzelił 27 samolotów.

i w składnicach lotniczych na zachód od Poznania — dalsze 228 maszyn. 3 lutego w ręce wojsk radzieckich dostało się m. in. 350 wagonów i platform kolejowych, wśród nich 16 — załadowanych samolotami.

Lotnictwo radzieckie wspierało swe wojska naziemne nieprzerwanie od Wisły do Odry. Nie czekając na budowę właściwych lotnisk, lotnicy działali z przygodnych skrawków terenu pospiesznie przygotowanych, wykorzystywali proste odcinki szos. Niemcy liczyli nieraz, że lotnictwo radzieckie jest jeszcze daleko od czołówki zagonów pancernych, a w rzeczywistości samoloty już bazowały pomiędzy oddziałami naziemnymi w rejonie przełomu. Wiele przykładów tego rodzaju można znaleźć w opisach walk w rejonie Wrocławia; autostradę berlińską wykorzystał również as myśliwski A. Pokryszkin jako lotnisko dla swego pododdziału.

Przeglądając pożółkłe już stronice komunikatów wojennych spotykamy często nazwiska lotników radzieckich, prawdziwych obrońców polskiego nieba w trudne dni zimowe 1945 roku.

Oto Bohater Związku Radzieckiego A. Owczynników, którego grupa szturmowa Il-10 wykonała zadziwiające pod względem precyzji i siły uderzenie na ważny sztab hitlerowski w jednym z polskich miasteczek.

Wiele zwycięstw powierzchnych nad Polską odniosły pododdziały myśliwskie dowodzone przez dwukrotnych Bohaterów Związku Radzieckiego: M. Kuźniecowa i W. Popkowa, Bohatera Związku Radzieckiego P. Sokołowa i innych.

Błyskawiczne ataki myśliwsko-szturmowo-bombowe na lotniska hitlerowskie w Prusach Wschodnich i nad Odrą — to dzieło lotników z grup: Bohatera Związku Radzieckiego D. Nazarienki, K. Makarowa, dwukrotnych Bohaterów Związku Radzieckiego P. Płotnikowa i A. Jefimowa i wielu innych.

Siła uderzenia radzieckiego lotnictwa wzrastała z dnia na dzień. W styczniu i lutym 1945 roku lotnicy radzieccy odbyli ponad 2 000 walk powietrznych, zaatakowali zmasowanymi uderzeniami kilkadziesiąt wielkich lotnisk nieprzyjaciela. W ciągu 40 dni ofensywy 1945 roku Niemcy stracili około 3 000 samolotów.

W WALCE O POLSKĄ WARMIĘ I MAZURY

Jak już powiedzieliśmy, wojska 2 Frontu Białoruskiego prześladujące rozbite części prawego skrzydła wschodnio-pruskiego ugrupowania przeciwnika, szybko posuwały się na zachód, oskrzydlając wroga z południa i południowego zachodu.

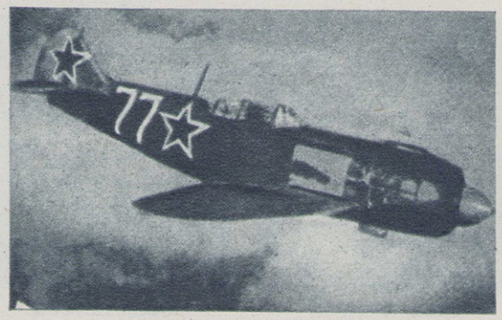
Aby nie dopuścić do wyprowadzenia wojsk przeciwnika z Prus Wschodnich, dowódca 2 Frontu Białoruskiego wydał 20 stycznia 1945 roku rozkaz armiom lewego skrzydła natarcia na zachód wzdłuż północnego brzegu Wisły, a główne siły skierował na północ — na Ostródę, Elbląg.

Nacierając w tempie 15—20 km na dobę ugrupowanie szturmowe Frontu już 23 stycznia przecięło niemal wszystkie drogi odwrotu Niemców za Wisłę. W rękach przeciwnika pozostała jedynie autostrada Królewiec — Elbląg.

18 stycznia jednostki gen. Popowa szturmem zdobyły silnie broniony **Modlin** i kontynuowały natarcie wzdłuż prawego brzegu Wisły. Wojska gen. Batowa zdobyły **19 stycznia Płońsk** i zwróciły się w kierunku północno-zachodnim ku Grudziądzowi, wojska generała Fiedunińskiego i Gusjewa działały w kierunku Iławy i Ostródy, wojska gen. Gorbatowa oraz kawaleria gen. Oslikowskiego biły się na kierunku Olsztyna, zdobyły Nidzicę, Jedwabno i Szczytno, w którym niedawno jeszcze stał sztab grupy armii „Mitte". Wojska gen. Bołdina przygotowywały się do działań w rejonie Jezior Mazurskich.

Wśród tych licznych kierunków, na których toczyły się walki, istniał przez dzień — dwa kierunek, który stanowił **symbol** tej **wielkiej bitwy o Prusy Wschodnie:** to **kierunek grunwaldzki.** Rankiem 21 stycznia 1945 roku dowódca pancernego oddziału straży przedniej płk Omelisty meldował swoim przełożonym: „Oddziały, łamiąc zacięty opór nieprzyjaciela, o godz. 7.00 podeszły do Stębarku. Uderzeniem od południowego wschodu, północnego wschodu i południa opór nieprzyjaciela został złamany z wielkimi dla niego stratami, a nasze oddziały o godz. 8.00 zajęły Stębark".

Stębark — czyli Tannenberg! Czołgiści, którzy przybyli w te historyczne miejsca wśród śnieżnej zamieci i gorączkowego boju, zapewne nie zwrócili uwagi na leżące opodal pola, na stare pobojowisko bitwy grunwaldzkiej. Ale walka ich urastała do miary wielkiego wydarzenia. Tannenberg — symbol imperializmu niemieckiego więcej nie istniał. Z obozu koncentracyjnego pod Stębarkiem wyszły na wolność tysiące umęczonych przez hitlerowców ludzi różnej narodowości.



Radziecki samolot myśliwski Ła-5 konstrukcji Ławoczkina — atakuje.

Czołgi 2 Frontu Białoruskiego wychodziły na tyły wroga.

22 stycznia wolne były **Iława** i **Ostróda.** Tego samego dnia wyzwolona została przez jednostki kawaleryjskie stolica Warmii — **Olsztyn.** Działania toczyły się niezmiernie szybko, wielokrotnie zaskakując nieprzyjaciela. W Olsztynie na stację zajętą już przez żołnierzy radzieckich wpadały jeden po drugim transporty wojskowe. Żołnierze niemieccy szli prosto z wagonów do niewoli.

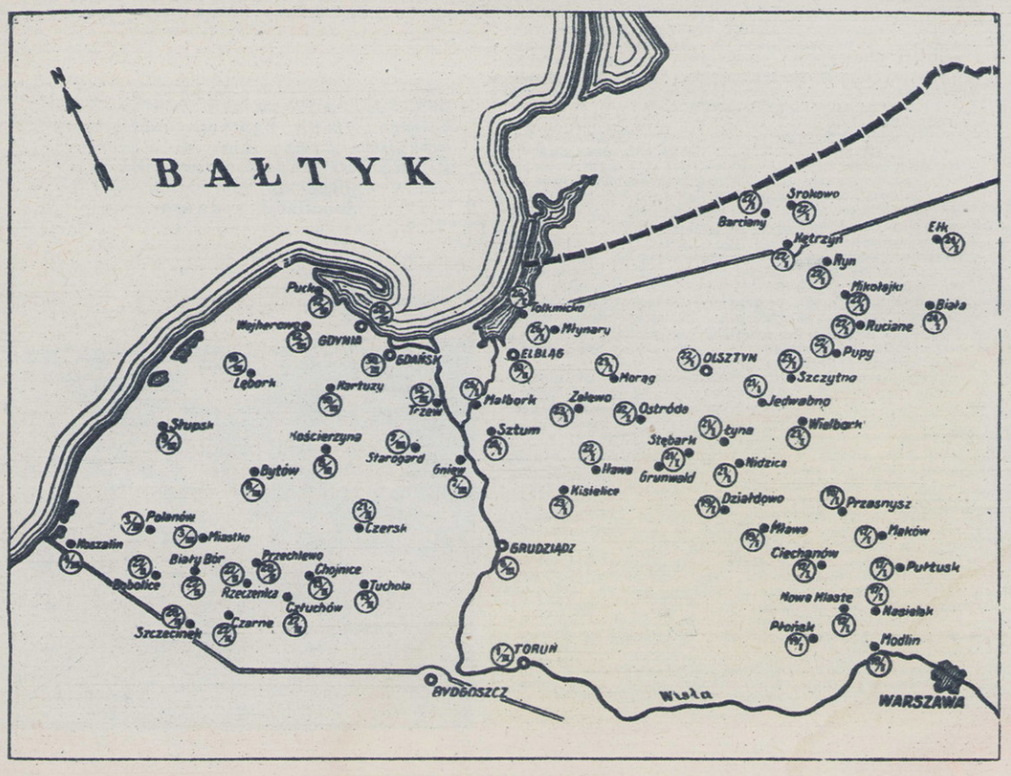
Od pierwszej chwili operacji wschodnio-pruskiej Marszałek Rokossowski zdobył inicjatywę i nie wypuszczał jej z rąk. Plan odcięcia Prus Wschodnich rozwijał się zgodnie z zamiarami dowódcy frontu, przy czym poszczególne rubieże osiągane były na niektórych kierunkach nawet przed terminami. Gwałtowność i szybkość uderzeń wywoływała wielokrotnie panikę wśród wojsk nieprzyjaciela. Sztaby niemieckich korpusów uciekały. Odwodom, które zbliżały się ku pozycjom, narzucany był bój spotkaniowy i nie mogły one wykorzystać linii umocnień. Gdy dowództwo niemieckie ściągnęło jednostki sprzed 3 Frontu Białoruskiego, wzrosły sukcesy tego frontu, a nie zostało powstrzymane natarcie 2 Frontu Białoruskiego.

Front urzeczywistniał swe główne zadanie: wyjścia ku morzu i odcięcia Prus Wschodnich od zachodu.

23 stycznia, a więc w dziesiątym dniu natarcia, oddziały pancerne zbliżyły się do Elbląga na odległość zaledwie 20—25 kilometrów. Elbląg stanowił potężny węzeł obronny, otoczony ze wschodu i południowego wschodu umocnieniami polowymi, rowami przeciwczołgowymi. W mieście i na przedpolach wybudowane były schrony bojowe. Drogi były zaminowane. Elbląg, jak wszystkie zresztą miasta portowe Bałtyku, był przygotowany do długotrwałej obrony.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Postępy ofensywy, która wyzwoliła Mazury i Pomorze. W kółeczkach — daty wyzwolenia ważniejszych miast na szlaku ofensywy.



42 LATA ARMII RADZIECKIEJ

23 LUTEGO br. mija 42 rocznica utworzenia Armii Radzieckiej, Armii Pokoju i Socjalizmu, której zawdzięczamy przede wszystkim wyzwolenie Polski spod okupacji hitlerowskiej. Dziś armia ta, wyposażona w najnowocześniejszą broń, stoi czujnie na straży osiągnięć wielkiego Kraju Rad i pokoju światowego. Niemałą rolę w tym odgrywa lotnictwo. Poznajmy więc kilku zasłużonych jego przedstawicieli, pilotów i nawigatorów najnowocześniejszych maszyn bojowych świata.

JURIJ ANTIPOW

Zasłużony oblatywacz ZSRR. 200 lotów bojowych i ponad 2 000 — doświadczalnych na 175 typach samolotów. Jeden z pierwszych akrobatów na odrzutowcach. Niedawno otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

FIODOR POPCOW

Zasłużony nawigator-oblatywacz ZSRR. Rozpoczął pracę od seryjnych Tu-2 i Tu-4. Latał na 55 typach maszyn bombowych, przebył w powietrzu ponad 2 700 godzin. Specjalista od urządzeń nawigacyjnych i bombowych.

NIKOŁAJ ZACEPA

Jeden z trzech pierwszych „zasłużonych nawigatorów-oblatywaczy ZSRR". Lata od 19 lat, oblatuje od 10. Brał udział w wielkich przelotach ogłaszanych niedawno w prasie. Zbadał wiele bombowców seryjnych.

LEONID KUWSZYNOW

Bohater Związku Radzieckiego, zasłużony pilot-oblatywacz ZSRR. Latał na 100 typach samolotów. Specjalista od metodyki szkolenia pilotów liniowych na nowym sprzęcie bojowym.

ALEKSANDER SARYGIN

Bohater Związku Radzieckiego, zasłużony pilot-oblatywacz ZSRR. Przebył ponad 3 000 godzin w powietrzu, przeważnie na bombowcach. Uważany za mistrza w zaopatrywaniu samolotów w locie.

ANDRIEJ TIERENTIEW

Zasłużony pilot doświadczalny ZSRR. Lata od 1934 roku, oblatuje od blisko 20 lat. W tym czasie latał na ponad 100 typach samolotów i śmigłowców. Przebył w powietrzu ponad 2 300 godzin.

NARODZINY

OCZYWIŚCIE mówić będziemy o słynnym radzieckim samolocie turbośmigłowym TU 114. Wsławił on się szczególnie historyczną podróżą premiera ZSRR Nikity Chruszczowa do USA oraz wielkimi rejsami na trasie Moskwa — Waszyngton.

Zadanie, jakie otrzymał zespół generalnego konstruktora Andrieja Tupolewa nie było łatwe: zaprojektować samolot pasażerski do przewozu 120—170 osób w klasie normalnej oraz do 220 — w klasie turystycznej. Poza tym samolot musiał być ekonomiczny; koszt przewozu powietrznego miał być maksymalnie zbliżony do kolejowego. Takiego samolotu światowa technika lotnicza dotąd nie znała.

Po przebadaniu w tunelu aerodynamicznym wielu modeli przyszłego samolotu wybrano najlepsze rozwiązanie i przystąpiono do budowy drewnianej makiety ułatwiającej rozwiązanie wnętrza maszyny.

Już na etapie projektowania Tu-114 mianowano prowadzącego realizację inżyniera — Władimira Bogdanowa oraz pilota oblatywacza — Aleksieja Jakimowa.

Jakimow od początku, gdy jeszcze Tu-114 znajdował się na rysunkach i w makiecie, przygotował się do pierwszego lotu na specjalnym symulatorze.

A konstruktorzy też nie próżnowali. Trzeba było przygotować kilka dziesiątków tysięcy rysunków, zbudować prototypy i przeprowadzić cały szereg prób laboratoryjnych i na hamowniach.

Oto ogromny, całkowicie zaciemniony hangar. Samolot jest zawieszony pod stropem na gumowych amortyzatorach. Do końca skrzydła podłącza się wibrator z silnikiem. W wielu miejscach maszyny znajdują się reflektory, przed nimi — białe ekrany. Włącza się wibrator, samolot drży, a po ekranach miotają się świetlne „zajączki". Ich ruchy pozwalają inżynierom wykryć charakter drgań konstrukcji samolotu.

Drugi prototyp jest przeznaczony do prób wytrzymałościowych, klasycznego „łamania" samolotu. Ale to nie koniec, pozostała jeszcze jedna bardzo odpowiedzialna próba wytrzymałości.

...Niezwykłe urządzenie przypomina wielki basen pływacki. Obok — pulpit sterowniczy oraz stacja pomp. Właśnie tutaj Tu-114 płynął pod wodą. Samolot lata na wysokościach 10—11 km, więc kadłub musi być szczelny, a kabiny ciśnieniowe. To powoduje, że wewnątrz samolotu jest wyższe ciśnienie niż na zewnątrz. Kadłub musi to wszystko wytrzymać, a kontroli dokonuje się właśnie w basenie wodnym. Znając żywotność samolotu, obliczono ile razy będzie dokonywana jego hermetyzacja. Następnie do zanurzonego w basenie kadłuba tłoczono wodę pod odpowiednim ciśnieniem. Później ciśnienie zmniejszano i znów zwiększano, tyle razy ile wymagał tego program prób. A dlatego w wodzie, bo bezpieczniej.

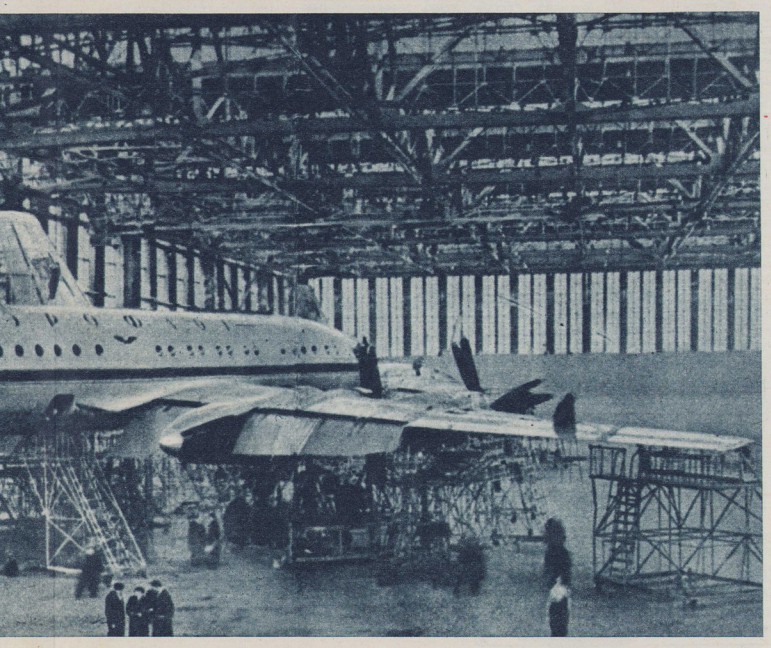
Wreszcie próby naziemne zakończono i jak zwykle Andriej Tupolew osobiście podpisał pilotowi doświadczalnemu pierwszy dokument lotu, a po pomyślnym wylądowaniu generalny konstruktor również jako pierwszy uścisnął Jakimowa.

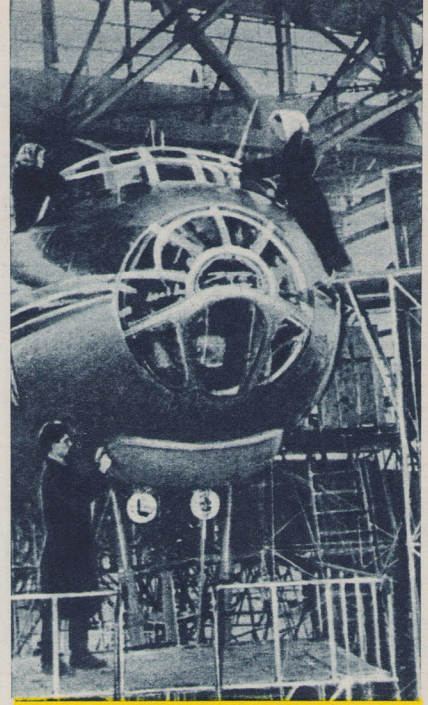
Obecnie Tu-114 budowane są seryjnie w wielkich zakładach, gdzie kierownikiem produkcji jest Aleksiej Gałtiejew. Narodziny giganta zaczynają się w oddziale wzorców; potem poprzez działy obrabiarek, podzespołów i wstępnego montażu przechodzi on do hali montażu końcowego.

Jest to ogromna hala o długości kilkuset metrów i wysokości siedmiu pięter. Tutaj stoją rzędem samoloty o różnym stopniu zaawansowania montażu. Potężne dźwigi bramowe szybko przenoszą skrzydła, usterzenia, elementy kadłuba. Kierownikiem montażu jest Maksim Radomski, który buduje samoloty od przeszło 25 lat. Na końcu linii montażowej stoi gotowy TU-114. Jutro zostanie on

WYŻEJ: Tu-114 w hali montażu końcowego. **NIŻEJ:** Fabryczny oblatywacz seryjnych Tu-114 pilot M. Michaiłow. **Z PRAWEJ:** Fragment skrzydła przygotowywanego do nitowania. **DALEJ:** Regulacja podwozia.

Y GIGANTA





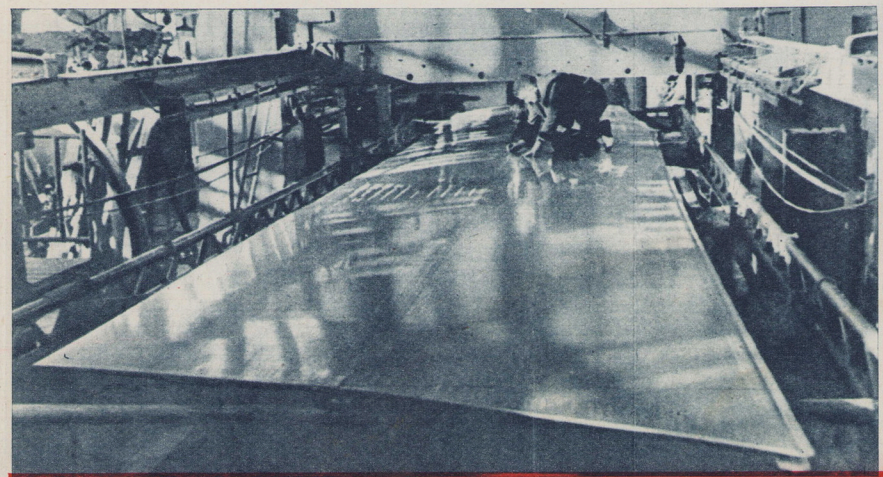
WYŻEJ: Montaż przedniej części kadłuba. NIŻEJ: Samolot turbośmigłowy Tu - 114 na starcie.

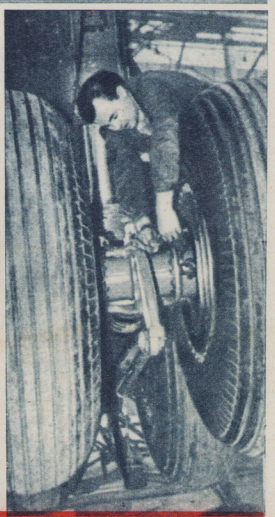
przekazany na lotnisko, ale już dzisiaj interesują się nim piloci.

Fabrycznym pilotem-oblatywaczem jest Michaił Michailow. Wylatał on już 3 miliony kilometrów i przebył w powietrzu ponad 10 tysięcy godzin.

— Zdawałoby się, że zakłady produkują zupełnie jednakowe samoloty — mówi Michailow — a w powietrzu każdy z nich ma swój charakter: jeden dobry, drugi kapryśny. I właśnie my usuwamy te kaprysy. A w ogóle TU-114 to doskonała maszyna. Jutro Michailow będzie pilotował nowy samolot seryjny, a już niedługo potem kolejny TU-114 przyjmie gościnnie w swe progi pierwszych pasażerów.

Tak rodzi się gigant.





Zdjęcia: „Ogoniok" i „Wiestnik Wozdusznogo Flota".

KML
SKRZYDLATA POLSKA

WIELKA SZANSA

TECHNIKĘ lotniczą trzeba unowocześnić! Taki należy, moim zdaniem, wysnuć wniosek po ostatnim Plenum KC PZPR poświęconym zagadnieniom postępu technicznego w Polsce. A unowocześnienie to powinno chyba obejmować i najniższą stopniem gałąź techniki lotniczej — modelarstwo.

Mimo sporów kompetencyjnych, mimo istnienia Centralnej Rady Modelarskiej przy APRL (warto odnotować, że ciało to bardzo martwo działa), mimo istnienia CODML, sprawy pełnego utechnicznienia małego lotnictwa tak jakby stały w miejscu. Czyż ciągle można dreptać w kółko z modelem na uwięzi? Czy ograniczanie się tylko do uprawiania sportu modelarskiego, gdzie istnieje limit czasu lotu, otwiera jakieś perspektywy? Raczej nie.

A więc jest źle? Tak by mogło na pozór wyglądać. Na pozór. Gdyż powoli, ale systematycznie Wydział Modelarstwa Aeroklubu PRL wprowadza nowoczesną technikę do małego lotnictwa. Przykładem tego może być ostatnie zamówienie pokaźnej ilości aparatur do zdalnego sterowania (z ZSRR i innych krajów). Przykładem może być zorganizowanie w marcu br. kursu dla radiomodelarzy, no i wielkie zamówienia silników, nie licząc własnej wytwórczości w CODML.

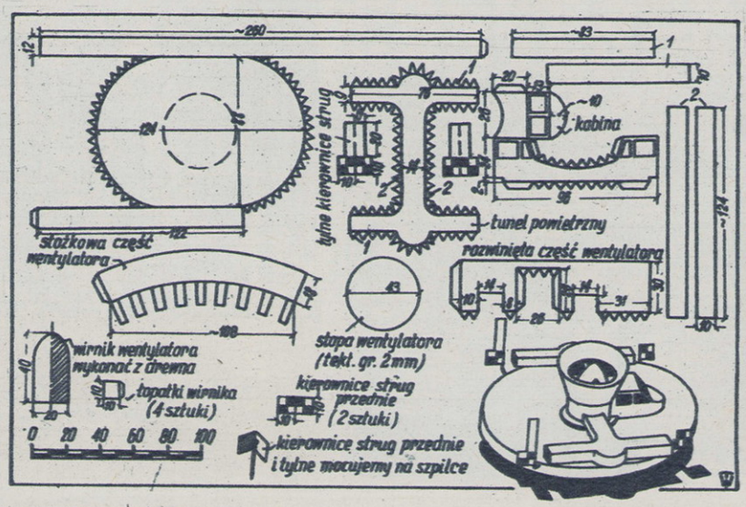
Mamy zatem szanse, iż rok bieżący naprawdę będzie przełomowym w utechniczeniu małego lotnictwa.

REDAKTOR KML

„HOVERCRAFT" Z KARTONU

Jako kolejny model w naszym cyklu podajemy dziś rysunek wykonawczy angielskiego „Hovercraft'a", do wykonania którego potrzebne będą jedynie nożyczki, kawałek kartonu (najlepiej kartka z bloku technicznego formatu A-4), klej roślinny biały, kawałek drewienka, linijka i ołówek.

Zaczynamy od tego, że na kartonie posługując się linijką i podziałką zamieszczoną na rysunku nanosimy rysunek części modelu w jego oryginalnych wymiarach. Zaczynamy od kadłuba-platformy, do której następnie doklejamy dalsze części. W celu upodobnienia modelu do prawdziwego prototypu modelarze bardziej zaawansowani, posiadający trochę inwencji, na pewno wymalują znaki i napisy, który wzór znajdą na zdjęciu zamieszczonym w naszym piśmie z dnia 23.XII.1959 r. na stronie 17.



Zimowe zawody modeli latających w Katowicach

Sekcja modelarska Aeroklubu Śląskiego w Katowicach nie uznaje tzw. „sezonu martwego". W dniu 24.I.1960 r. przy doskonałej pogodzie zorganizowano na lotnisku w Katowicach Zimowe Zawody Modeli Latających Szybowców A-1.

Wyniki zespołowe:

I miejsce Katowice 2 — 1 158 pkt.

II miejsce Bytom MDK — 856 pkt.

III miejsce Katowice 1 — 853 pkt.

Wyniki indywidualne:

1. Jerzy Grzegorczyk (Katowice) — 356 pkt.
2. Józef Knyć (Katowice) — 344 pkt.
3. Wilhelm Gepert (MDK Bytom) — 320 pkt.
4. Mieczysław Hyra (Katowice) — 297 pkt.
5. Edmund Rusek (MDK Bytom) — 291 pkt.

Florian Musioł

KARTKI Z HISTORII

Feliks Bolsunowski (1881 — 1929), twórca polskich wojsk balonowych.

Oficer zawodowy saperów armii rosyjskiej. Dowodził w latach 1907—8 kompanią aeronautyczną w Irkucku. W r. 1909 ukończył Oficerską Szkołę Aeronautyczną w Petersburgu. W czasie pierwszej wojny światowej wstąpił do polskiego II Korpusu, z którym uczestniczył w słynnej bitwie stoczonej w r. 1918 z Niemcami pod Kaniowem. Dostał się do niewoli i był internowany w Brześciu nad Bugiem. Tam zainicjował cykl wykładów z zakresu lotnictwa i wojsk balonowych.

Po rozbrojeniu Niemców został w wojsku polskim zastępcą szefa sekcji Żeglugi Napowietrznej. W kwietniu 1919 r. sformował Oficerską Szkołę Aeronautyczną w Poznaniu, której został dowódcą. W r. 1923 został wyznaczony na szefa wydziału balonowego Departamentu Żeglugi Powietrznej. Dzięki wybitnym zdolnościom organizacyjnym i wprost fanatycznemu umiłowaniu aerostatyki (balony wolne i sterowce) wychował całą plejadę wybitnych pilotów balonowych, którzy następnie wsławili Polskę zwycięstwami w zawodach o puchar Gordon-Bennetta.

J. KĘDZ.

KĄCIK FILATELISTY

Z okazji 15 konferencji Międzynarodowego Związku Towarzystw Lotniczych IATA w Tokio w roku ubiegłym, poczta japońska wydała okolicznościowy znaczek przedstawiający stylizowanego ptaka, symbol lotnictwa, odznakę IATA oraz napis w języku angielskim „International Air Transport Association". Ten sam napis umieszczono także w języku japońskim. Na znaczku znajduje się data — 1959 r. Wartość 10 yen. Drugi znaczek pochodzi z 1956 r. ze szwajcarskiej serii propagandowej i poświęcony jest 25-leciu istnienia Swissair (Szwajcarskie Linie Lotnicze). Znaczek przedstawia samoloty pasażerskie oraz znak Swissair.

50 lat MODELARSTWA LOTNICZEGO W ROSJI

PIĘĆDZIESIĄT lat temu w dniu 18 (5) stycznia 1910 roku, uczestnicy Wszechrosyjskiego Zjazdu Przyrodników i Lekarzy byli świadkami pierwszych publicznych zawodów modeli latających, których organizatorem i duszą był „ojciec lotnictwa rosyjskiego" profesor Mikołaj Jegorowicz Żukowski. Inżynier P. K. Engelmeier, najbliższy pomocnik profesora przy urządzaniu tych pierwszych w historii małego lotnictwa zawodów, stał się niebawem pierwszym organizatorem kółek modelarzy moskiewskich.

Niewielka była liczba uczestników tych zawodów, zebranych w sali kreślarskiej Cesarskiej Szkoły Technicznej *). Równie słabe okazały się — rzecz prosta — i pierwsze wyniki zawodów. Największą odległość, bo zaledwie 17 metrów, przeleciał wówczas model gimnazjalisty Władimira Rerberga, lecz znaczenie imprezy polegało na czym innym: wykazała ona, że w Moskwie jest sporo entuzjastów tego rodzaju zajęcia, budujących z powodzeniem miniaturowe aparaty latające. Zawody te zapoczątkowały jednocześnie dalszy rozwój modelarstwa lotniczego, tak w Moskwie jak i w wielu innych miastach Rosji.

Niewiele czasu upłynęło od dnia pierwszego publicznego wystąpienia moskiewskich miłośników modelarstwa lotniczego, gdy już 1 kwietnia 1910 roku odbyły się na terenie miejskiej ujeżdżalni w Moskwie w pełnym tego słowa znaczeniu wielkie zawody małego lotnictwa. Na starcie stanęło 36 modelarzy, wraz z pięćdziesięcioma modelami latającymi różnych typów — były tam modele samolotów, szybowców i śmigłowców. I znów zwycięzcą został Władimir Rerberg, posiadacz modelu samolotu „...najlepszego ze względu na piękność i szlachetność linii, dokładność wykonania i długotrwałość lotu...", jak donosił wówczas siódmy numer czasopisma „Biblioteka Żeglugi Powietrznej".

Model Rerberga przeleciał wtedy ponad 36 metrów, co już zbliżało się do wyników osiąganych przez modelarzy zagranicznych. Zaledwie w trzy dni po locie modelu rosyjskiego, w dniu 4 kwietnia 1910 roku nagrodzono w Paryżu pucharem lot modelu na odległość 46 metrów.

Wśród uczestników kwietniowych zawodów w Moskwie znajdował się również profesor Mikołaj Dmitriewicz Anoszczenko, do dziś dnia wierny modelarstwu lotniczemu.

Entuzjaści „małego lotnictwa" w tamtych pionierskich czasach pasjonowali się również budową redukcyjnych modeli latających ówczesnych samolotów. Dowodem tego może być I Wystawa Aeronautyczna, otwarta w dniu 19 kwietnia 1910 roku w Moskwie staraniem kółka lotniczego przy Cesarskiej Szkole Technicznej. Szczególną uwagę zwracał wówczas na siebie model samolotu „Antoinette", zbudowany przez studenta wyżej wymienionej szkoły — A. N. Tupolewa.

Rosyjskie modelarstwo lotnicze, które zaczęło się rozwijać pięćdziesiąt lat temu, wychowało niejedno pokolenie sławnych przedstawicieli nauki i techniki lotniczej. W latach władzy radzieckiej wyrośli z szeregów modelarzy radzieckich tacy znakomici konstruktorzy jak Aleksander Jakowlew i Oleg Antonow, którzy świecą przykładem dla tysięcy chłopców i dziewcząt w ZSRR.

Od roku 1957 datuje się dobra tradycja rozgrywania Ogólnorosyjskich Zawodów Modelarskich. Na lotniskach Kirowa, Bataj ska i Swierdłowska pionierzy i uczniowie Federacji Rosyjskiej w ostrym współzawodnictwie osiągają coraz lepsze wyniki sportowe, pamiętające o tych, którzy przed 50 laty dali podstawy modelarstwa w ojczystym kraju.

G. DRAGUNOW

*) Dziś Wyższa Szkoła Techniczna im. Baumana.

NASI KORESPONDENCI

Vaclav Richter — Kolin IV, Vužanova 251. Czechosłowacja. Nawiąże korespondencję z miłośnikiem książek lotniczych, czasopism i znaczków. Ma lat 17.

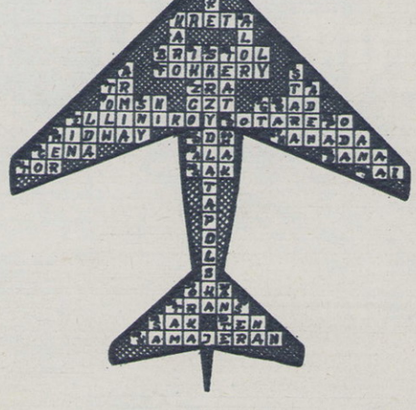
Miloslav Rychna — Kolin II, Palackego 92. Czechosłowacja. Może wymieniać książki lotnicze i znaczki z polskimi kolegami.

Stefan Piotrowski — Drożejowice, pta Skalbmierz, woj. Kielce. Poszukuje silnika modelarskiego ze świecą żarową.

Redakcja „Skrzydlatej" poszukuje następujących nr. nr. „Skrzydlatej Polski": rok 1945 — 1, 2, 3, 4; rok 1948 — 12; rok 1953 — 8; rok 1954 — 3, 5; rok 1955 — 5, 12, 13, 47.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ

Niżej podajemy rozwiązanie krzyżówki lotniczej, zamieszczonej w nr 6 z br. Podajemy również, że autorem krzyżówki jest Szczepan Balcerzak, którego nazwisko nie zostało podpisane w nr 6. Kolegę Balcerzaka przepraszamy za uchybienie.



LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

SZYBOWCE W WALCE

RYSZARD KACZKOWSKI (3)

W 1941 roku napływają do Londynu od wywiadowców z terenu Niemiec wieści, że Niemcy usilnie zajęli się produkcją „ciężkiej wody" potrzebnej do badań nad rozbiciem atomu. Badania te prowadzą i alianci, posiadający nikły zapas tej cennej cieczy. Jedyny zakład, produkujący ciężką wodę, to „Norsk Hydro" w Vemork w Norwegii, zajętej przez Niemców. Pozostawienie w ręku III Rzeszy tych zapasów stanowi groźbę użycia atomu przez Hitlera przeciw światu. Zapasy te trzeba zniszczyć wraz z zakładami. Decyzja zapada w Londynie, w lipcu 1942 roku. Do akcji postanowiono użyć grupę spadochroniarzy norweskich, służących przy boku aliantów.

Tymczasem wywiad szczegółowo rozpracowuje teren, a w listopadzie 1942 roku z jednego z brytyjskich lotnisk startuje grupa spadochronowo-dywersyjna w celu zniszczenia zakładów w Vemork. Lądowanie w złych warunkach atmosferycznych nie powiodło się. Szybowce desantowe rozbijają się, załogi wpadają w ręce Niemców. Po torturach wszyscy spadochroniarze zostają rozstrzelani, nie zdradzając jednak powodów lądowania.

Drugie lądowanie odbyło się 28 lutego 1943 roku i zakończyło się powodzeniem. Grupa spadochronowa, złożona z 9 Norwegów, ląduje w górach i przenika w głąb zakładu, niszcząc ważne laboratoria. Resztę kończy lotnictwo amerykańskie, które bombarduje zakład. Pozostałe zapasy ciężkiej wody tracą Niemcy już w chwili przewozu do Rzeszy (bomba zegarowa ukryta na okręcie).

Na Dalekim Wschodzie

Teatr wojenny na Dalekim Wschodzie — to setki ciężkich walk o każdą wysepkę, atol i archipelag. Wojska anglo-amerykańskie po chwilowych niepowodzeniach zaczynają odnosić sukcesy, przeczesując dziewicze dżungle Burmy, Sumatry, Borneo i Filipin. W walkach tych — tak Japończycy i jak i Sprzymierzeni — wprowadzają masowo do akcji jednostki wojsk desantowych i transportowych. Japońskie oddziały spadochronowe, dysponujące dwusilnikowymi Mitsubischi „Soyokaze", „Topsy", „Tess" „Liz" i szybowcami transportowymi Nippon Ku-8 „Gander" (zabierającymi 14 żołnierzy w pełnym uzbrojeniu) w pierwszej fazie walk odnoszą pełne sukcesy, które pozwalają opanować im wielki obszar w trójkącie Aleuty — Singapore — Samoa. Podczas, gdy do amerykańskich baz wojskowych na Dalekim Wschodzie zaopatrzenie płynie z odległego o 11 tysięcy km rodzimego brzegu, Japończycy mocno siedzący w Indochinach posiadają bliskie zaplecze materiałowe.

Tak więc sukcesy brytyjskich i amerykańskich oddziałów spadochronowych całkowicie zależne były od jednostek transportowych. Australijczyków prowadzących ciężkie walki w dżunglach wyspy Papua zaopatrywano wyłącznie z powietrza. Żołnierzy i sprzęt transportowano przez setki kilometrów, zespołami, składającymi się z samolotów i szybowców. W rejonie Buna-Gona w czasie tylko jednej operacji lądowało 3 600, a wkrótce 15 000 żołnierzy australijskich wraz ze sprzętem bojowym, szpitalami i żywnością. Do tego przelot odbywał się ponad górami Owen-Stanley.

Następna grupa transportowa dostarcza konstrukcje stalowe i asfalt do budowy lotnisk oraz paliwo, amunicję i ciężką artylerię. Przerzucone również powietrzem oddziały armii lądowej wspierają walczące wojska spadochronowe, wypierając Japończyków z tego rejonu. Ostatnimi aktami aliantów w tej wielkiej bitwie była: odsiecz okrążonej bazy lotniczej Wau, na pamoc której Amerykanie wysyłają 1 800 spadochroniarzy oraz zdobycie z powietrza przez amerykański pułk spadochronowy lotniska Nabzab. Akcją dowodzili osobiście gen. MacArthur i Keneey z pokładu bombowca B-17. Walkę rozpoczęło 48 samolotów B-25 ostrzeliwujących i bombardujących pozycje japońskie, następnie 6 samolotów A-20 położyło zasłonę dymną skrywającą lądowanie 1 700 spadochroniarzy z 90 samolotów C-47 oraz szybowców z artylerią. Całość osłaniała grupa 146 myśliwców P-38 i P-47.

Po wyspie Papua przyszły walki o Okinawę, Wyspy Salomona i Burmę. W 1943 roku w bitwach o Burmę jedynymi oddziałami walczącymi z Japończykami w sercu dżungli były wojska desantowe. Pierwsza ekspedycja dowodzona przez brygadiera O. Wingate, a prowadząca szeroką akcję partyzancką na tyłach wojsk japońskich, zaopatrywana była z powietrza. Ekspedycja ta otrzymała miano „duchów dżungli". Do Burmy przerzucono na szybowcach i transportowcach silnikowych setki ton materiałów wojennych, a do najbardziej zagrożonych rejonów zrzucano jednostki desantowe.

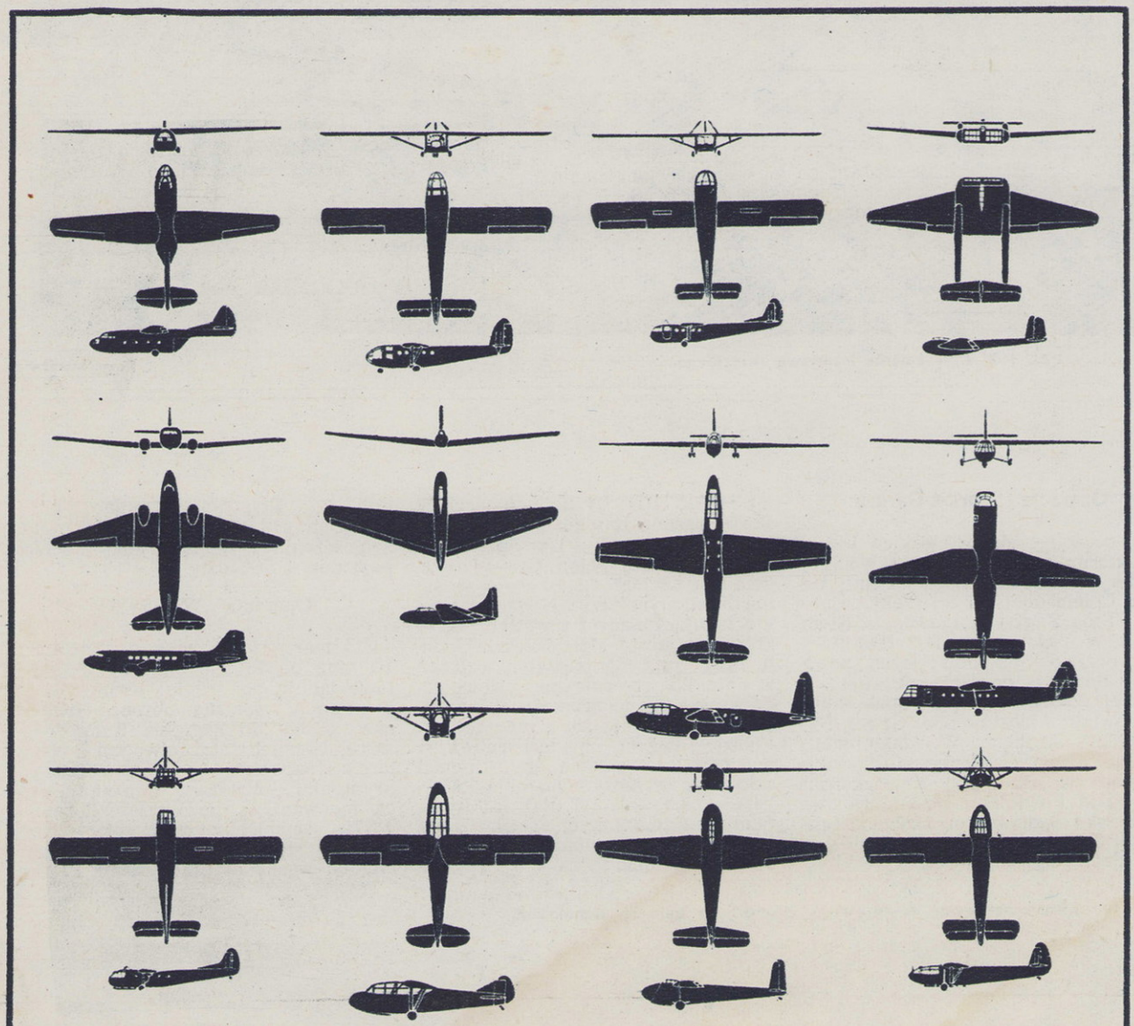
Operacja „Husky"

Opracowanie planu lądowania i zajęcia Sycylii, klucza do Włoch, Amerykanie rozpoczęli już w lutym 1943 roku. Atak nastąpić miał z tunezyjskiego brzegu Afryki. Akcję poprzedziło szerokie rozpoznanie lotnicze. Wojskami nacierającymi pierwszego rzutu miały być oddziały spadochronowe 82 Dywizji Desantowo-Powietrznej oraz jednostki marynarki wojennej, wspomagającej lądujące oddziały ogniem artylerii. Wyspa broniona była przez 350 000 Niemców i Włochów. Celem zapewnienia aktywnego udziału lotnictwa i szybkiego zaopatrzenia lądujących oddziałów w sprzęt, w ciągu 10 dni na wysepce Gozo w pobliżu Malty wybudowano lotnisko pomocnicze.

Inwazja na Sycylię zapoczątkowana 10 lipca 1943 roku i nosząca kryptonim „Husky" rozpoczęta została atakiem wojsk spadochronowych pod Gela i Syrakuzami. Wojska te transportowano zespołami: samolot transportowy — szybowce. Nie obeszło się też bez wypadków. Pewną ilość szybowców odczepiono za daleko od celu i silny wiatr zrzucił je do morza. Operacji tej patronował gen. D. Eisenhower. Zakończono ją całkowicie dnia 31 lipca 1943 roku.

Wojska spadochronowe w operacji „Overlord"

6 czerwca 1944 roku Alianci lądują w Europie. Nadszedł z dawna oczekiwany dzień „D". Operacja lądowania na półwyspie Cherbourg przewidywała między innymi plan działania dla wojsk powietrzno-desantowych i transportowych. Plan ten obejmował: zajęcie przyczółków w głębi lądu za plażą (na której miały lądować główne siły) przez oddziały powietrzno-desantowe, lądujące na 867 szybowcach „Horsa", „Waco", „Hamilcar", „Hotspur" oraz zrzucenie skoczków z 2 395 samolotów o godzinie 2.00.



Amerykańskie szybowce transportowe (od lewej). Rząd górny: CG-10A, CG-13A, CG-15A, XCG-16. Rząd środkowy: XCG-17, XFG-1 Cornelius Fuel Glider, Hotspur, Airspeed „Horsa". Rząd dolny: CG-4A, TG-5, G.A.L. General Hamilcar, CG-3A. Niektóre z nich były konstrukcjami angielskimi.

CIĄG DALSZY NA STR. 14

TURECKA KARIERA MYŚLIWCA PZL P-24

Inż. WILHELM GIBAŁKA **(5)**

Starszym kontrolerem tureckim na oddziale PZL był mechanik Eszef Goszman, praktykant z PZL w Warszawie. Uchodził on za największego znawcę P-24 wśród Turków. Pewnego razu nie mogliśmy sobie poradzić z trasowaniem dużej fajki podwozia. Trasowanie fajki zrobił ślusarz narzędziowy — Turek. Pierwszą kontrolę fajki wykonałem osobiście i uznałem za dobrą; zaś kontroler Goszman odrzucił trasunek jako niedobry. Taka procedura powtarzała się wielokrotnie. Potem na mój wniosek Goszman sam zaczął trasować tę fajkę, którą ja z kolei musiałem odrzucić, jako źle wytrasowaną. Kiedy sprawa ta doszła do dyrektora technicznego Serafetima, wysunąłem sposób zlikwidowania zatargu przez zrobienie próbnego modelu z materiału zastępczego. Zakres pracy obejmował: wykonanie trasowania przez kontrolera Goszmana, wykonanie próbnej fajki i próbę zamontowania tej fajki do gotowej goleni podwozia. Projekt mój został przyjęty przez dyrektora technicznego, a z uśmiechem zadowolenia przez kierownika kontroli technicznej i starszego kontrolera. Ale okazało się, że fajka wykonana według trasowania kontrolera Goszmana nie dała się prawidłowo zamocować na goleni podwozia. Fajka wytrasowana pod moim kierownictwem była prawidłowa.

Autorytet tureckiej władzy technicznej w Tayyare Fabrikasi został wtedy mocno nadwyrężony. Młody turecki rzemieślnik, który nie był w PZL na praktyce, pobił w umiejętności czytania rysunków starszego kontrolera oraz dwóch tureckich inżynierów z zagraniczną praktyką.

Całe zakłady Tayyare Fabrikasi śmiały się z tego wypadku. Kontroler Goszman — główny bohater zajścia, ze wstydu opuścił fabrykę. Dyrektorowi naczelnemu nie był na rękę taki wypadek, starał się on za wszelką cenę utrzymać na stanowisku ośmieszonego kontrolera, chcąc w ten sposób nadać mniejsze znaczenie całemu wydarzeniu, ale Goszman nie dał się do tego nakłonić i odszedł. Tu muszę przyznać tureckim technikom, że są ambitni i konsekwetni. Ustosunkowanie kontroli technicznej do instruktorów polskich zmieniło się od razu. Ale na tym nieprzyjemnym dla personelu tureckiego zajściu jeszcze się nie skończyły „tureckie nieszczęścia".

Podczas przyjmowania nadesłanych z PZL z Warszawy materiałów kontrola turecka odrzuciła partię stali narzędziowej „srebrzanki". Dopiero po moim wyjaśnieniu, że „srebrzanka" to nazwa handlowa, turecka kontrola wycofała się z zajętego stanowiska. Po tych wypadkach kontrola turecka zaczęła lojalnie współpracować z Polakami.

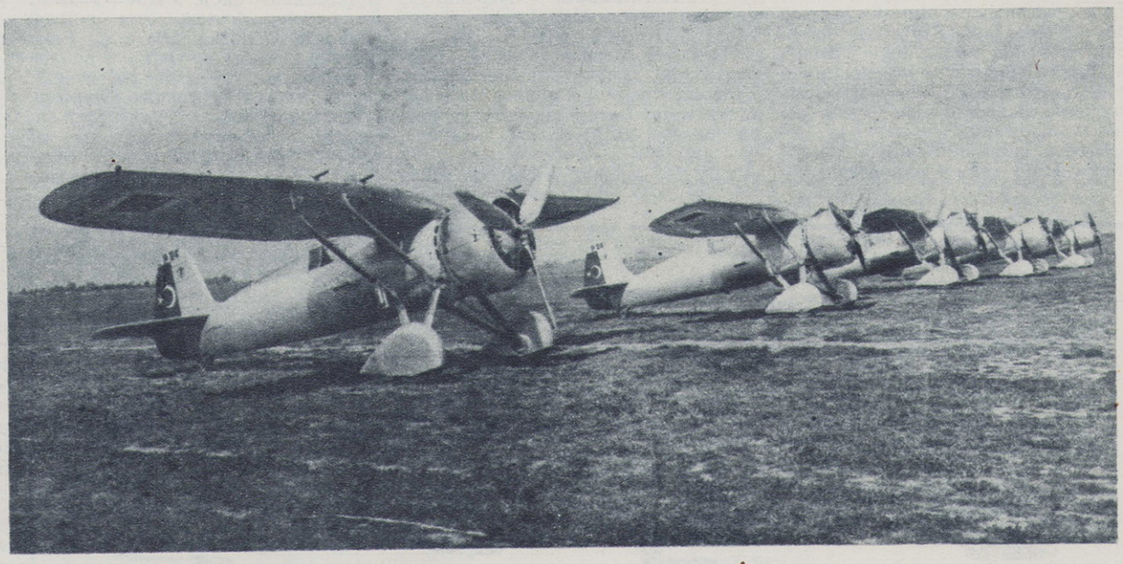
Z powodu nowych opóźnień działu mechanicznego zmuszony byłem termin wykonania pierwszego samolotu P-24 przesunąć o 10 dni, tj. do 25 maja 1937 roku. Po opanowaniu trudności z kontrolą turecką robota na oddziale PZL ruszyła znów pełnym tempem.

Polska robota podobała się władzom tureckim. Stawiano ją jako przykład do naśladowania tureckim pracownikom. O wszystkich tych wydarzeniach pisałem do dyrekcji PZL w Warszawie i polskiej ambasady w Ankarze, ale nie otrzymywałem odpowiedzi. Dyrekcja PZL przysłała pezetelowskie metalowe znaczki — godła PZL — dla noszenia w klapach marynarek. Kilkadziesiąt znaczków rozdałem lepszym pracownikom w naszym oddziale. Nagrodzeni Turcy chodzili teraz dumni ze swoich odznaczeń, a jak przechodzili przez oddział „Gotha", to specjalnie podnosili klapy ze znaczkiem PZL, ażeby zademonstrować posiadanie odznaki. Posiadanie znaczka PZL było uważane przez Turków za wysokie odznaczenie w pracy. Tylko słaby i zły pracownik nie miał tego odznaczenia. Otrzymana porcja znaczków „rozeszła" mi się natychmiast, musiałem więc pisać do Warszawy po nowy transport.

Współpraca z turecką kontrolą techniczną rozwijała się normalnie, a wraz z uspokojeniem propagandy antypolskiej zaczęły się układać stosunki z brygadą niemiecką, chociaż wydawałoby się, że my Polacy nie mamy nic wspólnego z „Gotha". Było jednak inaczej.

Pomoc udzielana pracownikom „Gotha" przez Polaków

Niemiecka brygada „Gotha" korzystała z pomocy brygady polskiej we wszystkich robotach, związanych z cieplną obróbką materiału duralowego. Usterzenie samolotu „Gotha" były duralowe; wymagało to hartowania w kąpieli saletrzanej. W wykonaniu przyrządów większych wymiarów Niemcy mieli trudności z obróbką mechaniczną, ponieważ Turcy nie posiadali odpowiednich obrabiarek, np. strugarek do obrabiania prętów dłuższych. W takich przypadkach Niemcy zwracali się do Polaków o pomoc. Za zgodą władz tureckich Polacy pomagali Niemcom. W kołach dyplomatycznych w Ankarze zaczęły teraz krążyć wiadomości, jak to Polacy pomagają w pracy Niemcom w Kayseri przy budowie samolotów dla Turcji. Nasza ambasada nie brała udziału w tej akcji. Sympatia całkowicie przeszła na stronę polską. W przypadku opisywanym polska brygada instruktorska była lepsza od niemieckiej, ponieważ została wychowana i wy-



Samoloty PZL P-24 C w służbie lotnictwa tureckiego. **Foto autora**

CIĄG DALSZY ZE STR. 13

Na godzinę 3,14 przewidziano początek bombardowania lotniczego z udziałem 2 219 maszyn. Zaskoczenie wojsk niemieckich było całkowite. Pośrodku półwyspu lądują 82 i 101 Amerykańska Dywizja Desantowo-Powietrzna. Teren zostaje opanowany i utrzymany. W operacji „Overlord" wzięło ogółem udział: 2 591 szybowców transportowych, 2 316 samolotów transportowych oraz 5 049 samolotów myśliwskich, 3 467 ciężkich bombowców, 1 645 bombowców lekkich, średnich, torpedowych i 698 jednostek pomocniczych.

Operacja „Market-Garden"

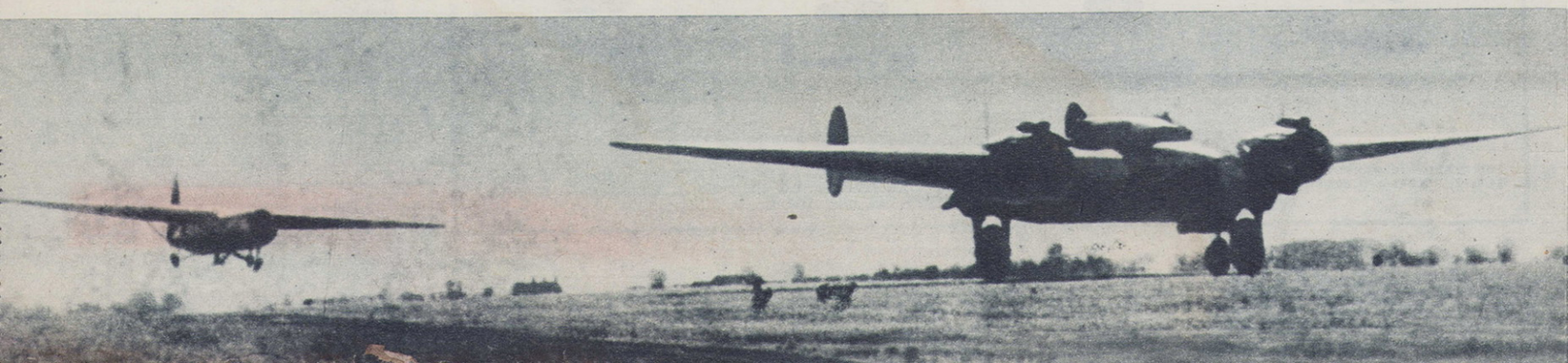
Posuwając się w ciężkich bojach w kierunku Niemiec, wojska anglo-amerykańskie dochodzą do linii Renu. Celem obejścia tej rzeki bronionej linią Zygfryda i odcięcia Niemców w paśmie ich fortyfikacji — dowództwo Sprzymierzonych powołuje do życia operację „Market".

Jej zadaniem było opanowanie z powietrza mostów pod: Grave, Nijmegen i Arnhem. W ataku miały wziąć udział: I Brytyjska Dywizja Desantowa, 82 i 101 Amerykańska Dywizja Powietrzno-Desantowa oraz I Polska Samodzielna Brygada Spadochronowa. Operacją dowodził gen. F. Browning. 17 września 1944 roku ląduje 101 Dywizja Amerykańska w paśmie Eindhoven-Grave (Holandia), a 82-ga Dywizja Spadochronowa oczyszcza rejon Grave-Nijmegen. Na zachód od Arnhem w silnie bronionym przez Niemców terenie lądują Polacy i posuwają się w kierunku mostu. 18 września ląduje drugi rzut. Po ciężkich walkach w dniu 25 września pod osłoną nocy wojska spadochronowe Sprzymierzonych wycofują się z tego rejonu. Polska Brygada Spadochronowa w bohaterskich walkach traci niemal cały stan osobowy. Operacja „Market" kosztowała: 7 600 zabitych, rannych i zaginionych. Do lądowania użyto: 2 800 samolotów, 1 600 szybowców „Horsa", „Waco" i „Hamilcar". Przetransportowano powietrzem: 34 876 ludzi, 5 250 ton wyposażenia i zaopatrzenia, 1 927 pojazdów i 568 dział.

Operacja „Warsity"

23 marca 1945 roku o godzinie 10 rano powietrzne oddziały desantowe lądują po drugiej stronie Renu, łamiąc potężną obronę Niemców. Droga do Zagłębia Ruhry — serca Niemiec, stoi otworem. Natarcie rozpoczęto operacją noszącą kryptonim „Warsity", a oznaczającą lądowanie z powietrza. Użyto 1 572 samolotów transportowych i 1 326 szybowców, które przerzuciły na wschodni brzeg Renu 17-tą

Start szybowca desantowego „Horsa" na holu za samolotem.



szkolona w Polsce w warsztatach urządzonych prymitywnie, bez dobrego zaopatrzenia w narzędzia i urządzenia techniczne. Robotnik pracujący w takich warunkach staje się uniwersalnym. W pewnym, niedużym zakresie takie szkolenie robotnika może być bardzo korzystne, zwłaszcza w przypadkach zagadnień eksportowych. Czy Niemcy z „Gotha" nie wiedzieli o takich potrzebach? Oczywiście, że wiedzieli i nawet posiadali takich robotników. A dlaczego nie posłali lepszych? Bo nie chcieli się wysilać dla Turcji i sądzili, że wystarczy tu i lichy instruktaż. W każdym razie Niemcy z „Gotha" nie spodziewali się znaleźć w brygadzie PZL tak mocnych współzawodników.

Pierwsza wizyta premiera Turcji w Kayseri

Na początku marca 1937 roku do Tayyare Fabrikasi Kayseri przyjechał ówczesny premier Turcji generał Ismet Unoni z licznym towarzystwem, ministrem spraw zagranicznych — Ruszti Arasen, ambasadorem angielskim, szefem lotnictwa wojskowego w Turcji płk. Dżelalem, przedstawicielami parlamentu tureckiego, prasy tureckiej i zagranicznej. Z dyplomacji polskiej nie było nikogo.

Robota w PZL była mocno zaawansowana: tył kadłuba samolotu — na ukończeniu, szkielety skrzydeł i usterzeń — prawie gotowe. Produkcja serii samolotu w pełnym biegu. Było co pokazywać gościom. Zostałem przedstawiony premierowi, który w ciepłych słowach dziękował mi za stan pracy i za to wszystko co widział na oddziale PZL. Następnie powiedział mi, że jest bardzo ciekawy jak będzie latał ten pierwszy turecki samolot, który jest symbolem starej przyjaźni polsko-tureckiej. Ten dzień miał być wielką uroczystością dla tureckiego lotnictwa. Z premierem rozmawiałem zupełnie swobodnie, bez tłumaczy, bo obaj władaliśmy językiem niemieckim. W dwa lata później, tj. w 1939 roku, pracowałem na podobnym stanowisku w Rumunii, ale wtedy w czasie wizyty zakładów przez wysokich dygnitarzy zamykano mnie wraz z kolegami w biurze.

Po wizycie dygnitarzy tureckich w Kayseri otrzymałem listy od naszych przedstawicieli na Turcję, którzy donosili mi, że wizyta bardzo się udała. Stan robót w PZL był po powrocie premiera z Kayseri omawiany w radzie ministrów. Z dużym zadowoleniem postanowiono w dniu wypuszczenia pierwszego samolotu P-24 urządzić wielkie święto lotnicze. Dlatego bardzo pożądane stało się dotrzymanie terminów, już zakomunikowanych premierowi i które były przez niego akceptowane. Z wielu względów było też wprost konieczne dotrzymanie terminu, który ustaliłem z moimi polskimi kolegami i Turkami dobrowolnie. Dotrzymanie ostatecznych terminów było praktycznie możliwe, ale przy maksymalnych wysiłkach wszystkich pracowników (i to nie tylko polskich instruktorów). Turecki personel robotniczy, nie przyzwyczajony do rekordowego tempa pracy, nie wierzył w możliwość dotrzymania tych napiętych terminów i nie chciał się niepotrzebnie wysilać. Niejednokrotnie wyjaśniałem, że robotnicy tureccy mają złe podejście do pracy, bo żeby dotrzymać terminu trzeba przede wszystkim samemu chcieć i trzeba wierzyć w możliwości pokonania trudności. Jak się Turcy przekonali, że te ostre terminy zaczynają się naprawdę realizować, wtedy zaczęła się zmieniać na dobre i atmosfera na oddziale PZL. Znikały z twarzy tureckich niedowiarków miny dobrotliwej pobłażliwości, wzięto się naprawdę do roboty, bo polscy instruktorzy wraz z chętnymi (młodymi Turkami) gotowi byli sami wykonać pierwszy samolot P-24. Polacy pokazali na przykładzie, jak należy wykonywać robotę w rekordowym czasie i jak się do niej zabrać. Niemcy ze swoją „Gotha" pozostali daleko w tyle. Wprawdzie wciąż jeszcze usiłowano robić PZL trudności, ale bez większego skutku.

Praca Polaków — wzorem dla Turków

Praca posuwała się teraz bardzo szybko, dotrzymanie terminu było już widoczne. Instruktorzy-Polacy pracowali z niebywałym poświęceniem. Każdy z nich doskonale wiedział, że dotrzymanie terminu jest obowiązkiem bezwzględnym. Tak się złożyło, że na wąskim odcinku w tak odległym kraju brygada polskich fachowców lotniczych, która w tym czasie reprezentowała polski przemysł lotniczy, miała okazję współzawodniczyć z podobną brygadą, która reprezentowała niemiecki przemysł lotniczy.

Wyniki tego współzawodnictwa wypadły bardzo niekorzystnie dla Niemców. Akcji tej przyglądało się wielu dyplomatów państw zagranicznych. Pewnego wiosennego dnia, na wspólnej konferencji u dyrektora naczelnego, powstał zatarg między dyrektorem, a szefem brygady niemieckiej, na skutek nie dotrzymania przez Niemców terminów w budowie samolotu „Gotha". Dyrektor nadmienił, że jeżeli mają oni trudności czy to organizacyjne, czy w wykonawstwie — to on zezwala, żeby oni (Niemcy) zwrócili się o pomoc do brygady polskiej. Taka propozycja doprowadziła szefa grupy „Gotha" do wściekłości. Z wielkim oburzeniem odpowiedział, że praca w PZL posuwa się prędzej tylko dlatego, że budowa P-24 jest dużo łatwiejsza niż „Gotha". I wtedy, cała konferencja, wraz z przyjaciółmi tego ostatniego, ubawiła się serdecznie (samoloty „Gotha" — szkolne, drewniane skrzydła i spawany z rur stalowych kadłub, pokrycie płócienne). Do wykonania grupy silnikowej i montażu ostatecznego całego samolotu nie miałem oprócz Turków żadnego polskiego specjalisty.

Uruchomienie silnika 14 KFs

10 maja 1937 roku przyjechał z Warszawy dawno już oczekiwany przez nas instruktor silnikowy Marian Gołyński. Opanowanie ostatniego już etapu pracy było zapewnione, ale nie odbyło się łatwo, były także trudności — ale tym razem z Francuzami.

25 maja odbyła się próba silnika, którą przeprowadzał specjalnie przysłany z firmy Gnome-Rhone instruktor silnikowy. Silnik nie chciał zaskoczyć, wynikł spór. Francuski mechanik o nazwisku Cordornier twierdził, że silnik nie da się uruchomić z powodu wadliwego wykonania montażu instalacji paliwowej. Francuz nie miał jednak racji; instalacja paliwowa była dobra, natomiast pompy AM nie podawały paliwa jedynie z tego powodu, że w przewodach paliwowych było powietrze. Po wypuszczeniu powietrza i paliwa z przewodu między zawo-rem paliwa a pompami AM wszystko było w porządku i silnik w pierwszym samolocie P-24 natychmiast zaskoczył. Zabieg ten wykonał członek naszej brygady Marian Gołyński, a nie Francuz Cordornier, który „pracą" swoją udowodnił, że jego nazwisko istotnie pokrywa się z jego specjalnością. Ponieważ Turcy byli przesądni, postanowili zamienić niefortunnego Cordorniera. Za parę dni przybył do Kayseri jego następca, tym razem dobry fachowiec.

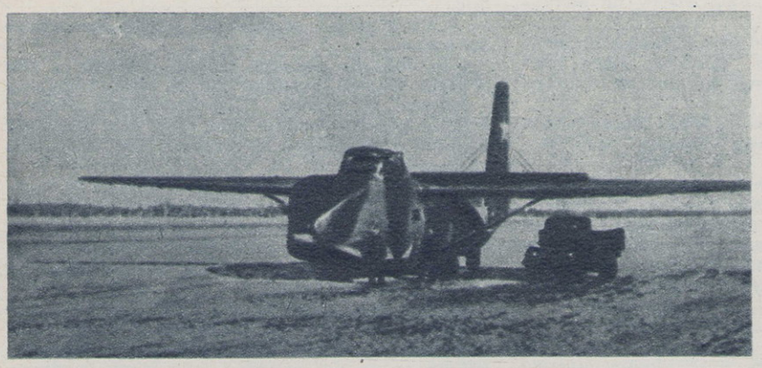
Po przeprowadzeniu prób silnika na ziemi zaczęto samolot P-24 przygotowywać do lotu. Wtedy wyłoniły się ostatnie trudności z odbiorem prac przez kontrolę techniczną, która dotychczas przyjmowała tylko detale i niektóre zespoły. Całości ostatecznego montażu kontrola techniczna nie zamierzała odebrać. Była to trudność formalna, która jednak mogła spowodować niedopuszczenie do lotu pierwszego P-24.

Oświadczyłem, że wobec posiadania uprawnienia kontrolera technicznego, nadanego mi przez dyrekcję PZL i uznanego przez szefa lotnictwa tureckiego, jestem zdecydowany przyjąć wykonany przez polską brygadę montaż ostateczny. Na moją interwencję u naczelnego dyrektora przysłano ostry nakaz szefa lotnictwa wojskowego — sprawdzenia omawianego samolotu. W dwa dni kontrola była zakończona i samolot został przyjęty, otrzymując prawo do wykonywania lotów.

Pilot, porucznik Izfam, który miał oblatywać samoloty P-24 (oświadczył władzom tureckim, że będzie latał na pierwszym PZL-u bez kontroli tureckiej, bo jemu wystarcza kontrola wykonana przez polską brygadę. Kontrola turecka przyjmowała samoloty dwa dni — 28 i 29 maja 1937 roku. Żadnych poważnych błędów nie znaleziono. W ciężarze samolotu też nie było żadnych różnic.

Pierwszy lot był naznaczony na godzinę 18-tą w dniu 29 maja 1937 roku. Od chwili mego przyjazdu do Kayseri minęło dokładnie 7 miesięcy. Z tureckiego ośrodka lotniczego Eskisekim przybył już pilot porucznik Izfam, który był na przeszkoleniu w PZL w Warszawie. Z widocznym

CIĄG DALSZY NA STR. 19



Radziecki ciężki szybowiec desantowy Jak-14.

Amerykańską i 6-tą Brytyjską Dywizję Powietrzno-Desantową. Kierunek uderzenia komandosów szedł na Wessel. Osłonę z powietrza stanowiło 889 myśliwców, a 2 153 osłaniało rejon lądowania. Brama do Niemiec stała otworem. W tym czasie na froncie wschodnim Armia Radziecka dochodziła do Berlina. III Rzesza padała w gruzy.

★

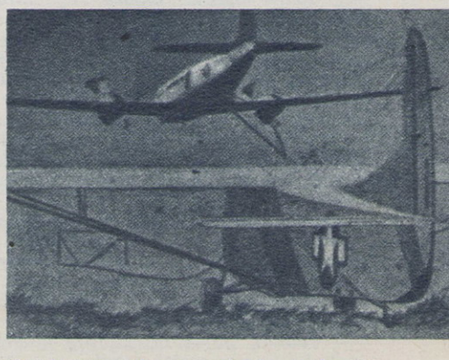
Działalność wojsk spadochronowych i transportu powietrznego szeroko zorganizowana na froncie zachodnim i Dalekim Wschodzie ma ponadto na swoim koncie lądowania i zrzuty w Jugosławii i krajach okupowanych jako pomoc w ruchu partyzanckim. Setki ton broni, lekarstw przerzucono ponad Rzeszą dla armii podziemnych. Ponadto brytyjskie oddziały spadochronowe brały udział w przedsięwzięciu kierowanym przez wywiad, jak np. opanowanie niemieckiej stacji radarowej na brzegu francuskim, akcja przeciw wyrzutniom V-1 i wiele innych.

★

Osobną i odrębną epopeję walk desantu lotniczego, zaopatrzenia i dywersji stanowiły w czasie wojny operacje jednostek lotnictwa radzieckiego, przede wszystkim w zaopatrzeniu frontu i pomocy dla oddziałów partyzanckich na terenach i w krajach okupowanych przez Niemców w Europie Wschodniej i na Dalekim Wschodzie. Będzie to tematem oddzielnego opracowania.

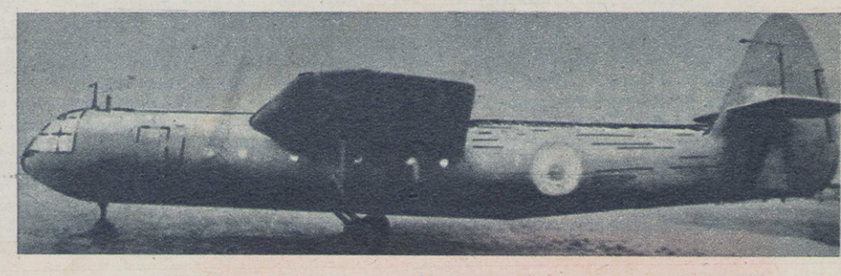
Opracował:

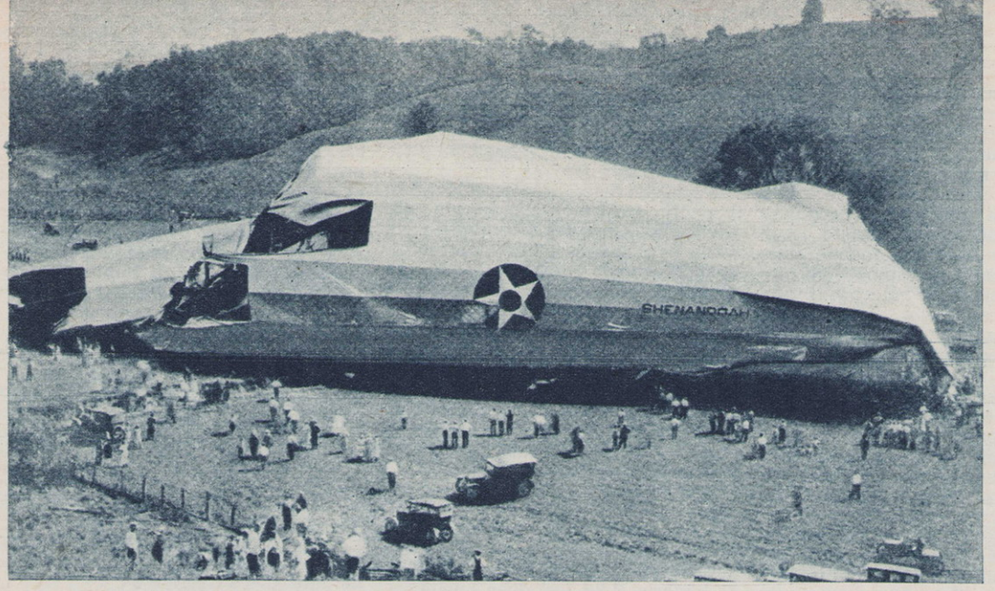
RYSZARD KACZKOWSKI



Podchwytywanie z ziemi szybowca WACO CG-4A przez samolot.

Standardowy angielski szybowiec desantowy Airspeed „Horsa".





Rabusie uwijali się szybko. W ciągu dnia obdarto sterowiec i ciała 14 zabitych z czego tylko się dało.

CÓRKA GWIAZD

(2)

— Wstawaj — powiedział Sheppard — zła pogoda!

Po chwili natknęli się na grupkę ludzi nad silnikiem nr 2.

— Co takiego?

— Detonuje — odpowiedział stojący na drabinie Coleman.

— Zaczekaj — odkrzyknął Halliburton. Coleman wrócił do swej kabinki i patrzył przez okno jak nad nim porucznik Sheppard i mechanik O'Sullivan dolewali mieszanki przeciwstukowej do zbiorników. Wreszcie na ich sygnał zapuścił silnik. Detonował silniej niż przed tym.

Sheppard wszedł do jego ciasnej kabinki.

— Zgaś go, Coleman — zawołał.

— Poczekaj, aż postaramy się więcej wody dla twojej chłodnicy. Przy takich stromych pochyleniach zawsze są kłopoty z silnikami.

Sheppard wdrapał się znowu na górę.

— Jak idzie? — zagadnął go tam porucznik Mayer.

Inżynier wyjaśnił mu sytuację dodając, że silnik numer jeden też nie pracuje.

Mayer skinął głową ze zrozumieniem, ale miał swoje własne kłopoty. Jego sprawą był kadłub, nie silniki. Mayer przeszedł do messy załogi. Kucharz Hahn biedził się tu nad stertą rozsypanych termosów i puszek, przeklinając warunki, w jakich musi przygotować śniadanie dla 43 ludzi. Zresztą sterowiec nie wracał do poziomu, lecz wznosił się ciągle.

Przy wrędze 120 Mayer popatrzył w dół, na gondolę silnika nr 4. Obaj mechanicy Mazzuco i Spratley byli przy pracy. Ich silnik szedł równo.

Dziesięć metrów dalej ku przodowi porucznik Jack Lawrence podniósł się na koi. Patrzył na zbliżające się ku niemu światło latarki.

— Co się dzieje? — zapytał.

— Nic szczególnego — odpowiedział monter kadłubowy John Mc Carthy. — Wznosimy się.

— Jednak pójdę do kabiny nawigacyjnej. — Jack Lawrence wstał z koi.

Gdzieś w pobliżu dwie linki stalowe pękły jedna po drugiej.

Nagły przechył sterowca wyrzucił z koi montera kadłubowego Franklina Masters'a. Zaspany podniósł się na nogi. Zastanawiał się, czy są już blisko Akron. Jego żona w tych dniach urodziła mu syna i Frank miał zezwolenie Lansdowne'a na skok ze spadochronem nad swym miastem. Posłyszał, że najbliższy silnik nr 1 dudni ciężko, jak idący pod górę traktor. Podszedł do włazu i zawołał.

— Co z wami?

Mechanik Carlson podniósł głowę.

— Powiedz Russellowi, że jego silnik nawala.

Masters, sam jeszcze wpółśpiący, poszedł ku przodowi. Musiał się chwytać żeber i kratownic, gdyż przechyły i podrzuty sterowca były coraz gwałtowniejsze.

Russell, szef silnika nr 1, miał opinię człowieka, który przesypia cyklony. Spał więc odpowiednio twardo i Masters musiał nim dobrze potrząść, lecz gdy ten zrozumiał, że jego ukochany silnik źle się spisuje — oprzytomniał natychmiast.

Atmosfera w kabinie dowodzenia była spokojna lecz napięta. Wysokościomierz minął już 5 000 stóp (1 500 m). Minęli dawno dopuszczalny pułap 3 800 stóp (1 200 m) i wbrew wszelkim stosowanym środkom — sterowiec wznosił się ciągle.

W MROKU przedświtu mężczyźni i kobiety daleko w dole obserwowali dziwne manewry wielkiego statku powietrznego nad ich głowami. Teren był pagórkowaty, pocięty głębokimi dolinami. Ludzie ci niewiele wiedzieli o sterowcach, lecz zdawali sobie sprawę, że ich okolica nie może być dobrym miejscem do przymusowego lądowania.

W kabinie nawigacyjnej Allen meldował:

— Ciągłe wznoszenie, dwa metry na sekundę, sir.

Byli na wysokości 5 500 stóp. Lansdowne spojrzał na wysokościomierz, zamienił kilka zdań z Hancock'iem i Lawrence'm, poczem zwrócił się do Houghton'a:

— All right, Regg. Otwórz klapy manewrowe.

Porucznik nacisnął żółte dźwignie gazu. Rosendahl liczył sekundy.

Niebo było teraz całkowicie zaciągnięte, z wyjątkiem dalekiego jasnego skrawka na południu. Anderson patrzył przed siebie próbując wybrać najlepszy kurs. Na północy, tuż ponad statkiem, wisiała groźna czarna chmura. Nie przyszła ona znikąd, sama się tutaj sformowała. Było to oko burzy, które ciągnęło ku sobie sterowiec.

— Wznoszenie jeden metr na sekundę — z nadzieją w głosie zawołał Allen.

Wypuszczenie większej ilości helu odniosło nareszcie skutek. Mimo to dochodzili już do 6 000 stóp i wznoszenie jeszcze nie ustało.

— Idź do kadłuba, Andy — powiedział Lansdowne, zdając sobie sprawę, że wznoszenie ustanie lada chwila i zastąpi go zapewne szybkie opadanie.

— Powiedz, by przygotowano się do wyrzucenia zbiorników.

W kabinie silnikowej nr 1 Johnson biedził się nad utrzymaniem pracy silnika. Woda lała się z pękniętego przewodu, trzykrotnie sygnalizował przegrzanie, lecz kabina kontrolna nie odpowiadała. Wreszcie zrozumiał, że muszą mieć tam poważniejsze kłopoty i ciąg jego silnika jest teraz potrzebny bez względu na następstwa. Pielęgnował go więc dalej, gdy wreszcie silnik plunął, kaszlnął i stanął zupełnie. Zniechęcony Jonson opadł na fotel.

W tej jednak chwili jego szef, Bill Russell, ze zmierzwionymi włosami schodził już po drabinie.

— Co się dzieje? — zapytał.

— Silnik się zagrzał — odparł Johnson.

— Well, zaraz pokręcimy to bydlę.

Russell pochylił się i chwycił za korbę. Sterowiec był teraz tak pochylony, że mechanik opierać się musiał o chłodnicę w przodzie kabiny. Próbował parę razy. Bez skutku.

W kabinie nawigacyjnej Lansdowne kazał zamknąć klapy.

— No, teraz uwaga, zaczniemy spadać — powiedział napiętym, lecz opanowanym głosem.

— Stań przy dźwigniach balastu, Regg.

Ich fantastyczna „świeca" skończyła się wreszcie na wysokości 6 300 stóp (1 900 m). „Córka gwiazd" zachwiała się — i nagle zaczęła opadać.

— Statek opada — zawołał stojący przy wysokościomierzu Allen.

Opadał szybko, bardzo szybko. Nikt się nie odezwał. Wszyscy czuli ból w uszach i szum w głowie. Sterowiec leciał w dół z szybkością około dwudziestu pięciu metrów na sekundę.

— Balast wodny! — zawołał dowódca. Houghton chwytał po kilka dźwigni wodnych na raz. Lansdowne zarządził podniesienie dziobu o dziesięć stopni, lecz pomimo wypuszczenia ton wody i usilnego manewrowania sterami, groźne spadanie trwa nadal.

— Wciąż opada! — meldował Allen.

— All right, Allen — powiedział Lansdowne.

— Zaraz go zatrzymamy.

Opanowanie kapitana odniosło skutek. Mimo przerażającego spadania nie było paniki.

Mayer przy wrędze 180 widział jak zbiorniki gazu pęcznieją u góry, a łopoczą fałdami powłoki u dołu. Spadek musiał być szybki. Najbliższy zbiornik wodny opróżnił się z szumem. Ludzie w kabinie dowodzenia byli w akcji.

Coleman i O'Sullivan wciąż sączyli wodę do gotującej się chłodnicy silnika Nr 2. Coleman z latarką w jednej ręce chwytał właśnie za przewód gumowy pod zbiornikiem wodnym, gdy nagle dno świata zdawało się zawalić. Puścił przewód, który poleciał do przodu pomiędzy dźwigary kratownicy kadłuba. O'Sullivan przekroczył natychmiast kratę ochronną i popełzł za kapryśnym przewodem. Coleman przyświecał mu latarką. Żaden z nich nie myślał teraz o spadku.

W gondoli Nr 5 Broom i Shevlowitz mieli dopiero teraz po raz pierwszy kłopoty z silnikiem, który nagle zagrzał się groźnie.

— Wody! — krzyknął Broom.

Joe Shevlowitz wylazł z gondoli i przywarł do drabiny. Statek zdawał się wirować jak karuzela. Pęd wiatru chciał go oderwać od szczebli. Posuwał się powoli, aż wreszcie dotarł do pękatego brzucha sterowca.

Bill Russell ciągle próbował ruszyć swój silnik Nr 1, lecz gdy sterowiec zaczął lecieć w dół uznał, że zbliża się kraksa. Silnik Nr 1, zawieszony najniżej, zepewne pierwszy uderzy o ziemię.

— Na górę! — zawołał do swego pomocnika Johnsona.

Gdy Johnson walczył już na drabinie z siłą wiatru, Russell wysunął się za nim z kabiny i spojrzał do przodu. Z przerażeniem stwierdził, że potężny kadłub nad nimi jest wyraźnie wygięty i pochylony w prawo. Deszcz bębnił po powłoce.

Chorąży Cole obudził się przy wrędze 80 i pomyślał, że Schnitzer w kabinie radiowej może go potrzebować. Powietrze poranka po dusznej nocy, było chłodne i przyjemne. Podłoga w korytarzu kilowym była jednak tak oślizgła, że trudno mu było ustać.

Z 6 300 stóp (1 900 m) do 3 200 (1 000 m) sterowiec opadł w ciągu niespełna 2 minut. Ludzie stali wzdłuż kilu z nożycami w dłoniach, gotowi w każdej chwili poprzecinać podwieszenie ciężkich zbiorników paliwa.

MALAK był człowiekiem, który nie lubił robić dwóch rzeczy na raz. Miał rozkaz wzbogacać paliwo. Siedział więc na skrzyni narzędziowej z butlą etylu ołowiu między kolanami i mocował się z nakrętką. Nim skończył, sterowiec był o 1 000 metrów niżej. Zataczający się po przejściu kilowym w swej drodze do przodu chorąży Cole wszedł do pomieszczenia załogi. Ze zdziwieniem spostrzegł siedzącego spokojnie na skrzyni Malak'a, podczas gdy sterowiec zataczał się i rzucał. Zresztą i inni znajdujący się tutaj nie wydawali się zbytnio przejęci. Kucharz Hahn znowu przeklinał rozsypujące się puszki. Wol-

ny od służby sternik Allely patrzył z uśmiechem na tarczę wysokościomierza.

— No, no, Allen pokazuje swoje sztuczki. Statek zatrzymał się wreszcie i nawet wrócił do poziomu.

Lepiej zorientowany Coleman w kabinie silnika Nr 2 mruknął:

— Dzięki Bogu, że to przeklęte pudło nareszcie się zatrzymało. Niedużo miejsca zostało już pewnie pod nami.

W kabinie kontrolnej pułkownik Hall podszedł do okna obserwując ziemię. Stwierdził dryf w lewo około 45°. Wokół były chmury, lecz na południu widniało jasne niebo.

Landsdowne wydał rozkaz sternikowi Joffray'owi. Sterowiec skierował się na południe. Kapitan podjął słuchawkę. Monter kadłubowy Mark Donavan na swym najbardziej ku tyłowi wysuniętym stanowisku zobaczył, że szybka jego telefonu zabłysła czerwonym światłem.

— Wręga sześćdziesiąt, Donovan.

— Jak rufowe zbiorniki gazu? — zapytał spokojnie Lansdowne.

— OK, sir. Nieuszkodzone.

Chwila ciszy.

— Podaj wiadomość, by wszyscy byli na nogach.

Donovan zawiesił słuchawkę i skierował się do przodu. W tej chwili niesamowity prąd powietrzny znów poderwał sterowiec ku górze. Donovan biegł do przodu wykrzykując rozkaz kapitana. Przy wręgze 90 natknął się na O'Sullivan'a.

— Ja już to podam dalej, i tak idę do wręgi sto dwadzieścia pięć.

Donovan wrócił. Ta zmiana kierunku ocaliła mu zapewne życie.

Telegraf maszynowy w kabinie nawigacyjnej dzwonił niemal bez przerwy. Silniki Nr 1 i 2 stanęły, a mechanik z 3 zgłaszał grzanie.

Wznoszenie było jeszcze gwałtowniejsze niż pierwsze. Lansdowne rozkazał Allen'owi opuścić dziób sterowca, a telegrafem przekazał: — „Pełny gaz".

W tej chwili zbuntowany zdawałoby się statek zadarł właśnie dziób ku górze.

Oficer kadłubowy Rolan Mayer przy wręgze 170 musiał chwycić się za dźwigary. Wydało mu się, że jest w samolocie, który rozpoczyna pętlę.

Lansdowne patrzył na wysokościomierz. Wiedział, że po tej "świecy" nastąpi ponowny spadek. Czy statek to przetrzyma? Posłał Rosendahl'a na górę.

Mechanik Halliburton stał przy wręgze 140, gdy minął go idący do przodu Jack Lawrence.

— Stań przy zbiorniku! — zawołał oficer, i pobiegł w stronę kabiny nawigacyjnej.

Około 10 metrów ku tyłowi Halliburton widział grupę mechaników wyciągających wodę ze specjalnych zbiorników. Wody tej potrzebowały ich przegrzane silniki. Był tam O'Sullivan, Cullinau i Shevlowitz. Był i porucznik Sheppard, który coś do nich mówił.

Nagle rozległ się huk.

Halligurton z kleszczami w ręce odwrócił się. Kil trzasnął jak gałązka przy wręgze 130. Halliburton nie mógł uwierzyć w to co widzi, lecz w dole sterowca świeciła ogromna wyrwa. Z grupy ludzi, którzy tam przed chwilą stali, nie było nikogo.

Shevlowitz padając chwycił za jakiś dźwigar. Korytarz kilowy otworzył się pod nim. Stojący obok oficer zapadł w dół.

Shevlowitz sądził, że porucznik wypadł, lecz po chwili usłyszał, że ktoś pod nim wspina się po wygiętych kratownicach. Zaczął powoli pełznąć w tym kierunku a strzępy konstrukcji, których się trzymał trzeszczały złowrogo.

— Zostaw mnie, myśl o sobie — dobiegł go z dołu głos Sheppard'a. Shevlowitz pełzł jednak dalej, póki parę dźwigarów pod nim nie urwało się z trzaskiem. Sam zawisł jeszcze cudem, ale pod nim nie było już nikogo.

PUŁKOWNIK Hall wyglądał przez okna kabiny kontrolnej. Statek zataczał koło, jego ogon nagle odrzuciło w prawo. Sterowiec został chwycony w potężne prądy przeciwnych wiatrów. Łamały go ręce giganta.

Rozległ się trzask łamanych i giętych kratownic.

Andersonowi wydało się, że statek przełamał się w połowie. Kabina nawigacyjna zaczęła drgać i trzeszczeć.

Wszyscy wiedzieli co zaszło. Wstrząsy, wiatr i prawdopodobne skręcenie się całego kadłuba wyrwały część dźwigarów podtrzymujących kabinę. Było zapewne już tylko kwestią paru minut nim puszczę pozostałe.

(cdn)

Nie zawsze 13

MACHNIĘCIE czerwonej chorągiewki Leszek skwitował przesunięciem dźwigni gazu obu silników. Silniki ryknęły pełnym basem zrywając trzymaną dotychczas na hamulcach maszynę. Strzałka prędkościomierza wspinała się coraz wyżej. Samolot oznaczony numerem 4108 gnał z podniesionym ogonem na swój kolejny lot bojowy.

Przydział jego załoga przyjęła bez szczególnego entuzjazmu, pomijając numer boczny dający w sumie feralną 13-kę. W okresie półrocznym — od chwili, kiedy otrzymano ją z fabryki — miał dwa przymusowe lądowania, zatarcie silników i sporo dziur, które upiększały jej sylwetkę po prawie każdym locie bojowym.

Po wykonaniu regulaminowego kręgu nad lotniskiem Leszek wszedł na kurs prowadzący nad osławiony przez Niemców „Wał Pomorski".

Załoga była zgrana, cieszyła się ogólną sympatią i poważaniem. Zespalała ich młodość i wspólne umiłowanie lotnictwa jak i nienawiść do Niemców. Strzelec pokładowy — Kolka, tryskający zazwyczaj humorem smętnie pogwizdywał, niemiłosiernie fałszując melodię popularnego przeboju „Serce".

— Co ci się na gwizdanie zebrało? — zdenerwował się radiotelegrafista Sasza. — Uważaj lepiej, bo jakiś „Meser" zrobi z nas kaszkę z mlekiem i bez cukru w dodatku. Wiedz też o tym, że osiemnaście twoich kandydatek na żony pozostawiłbyś w nieutulonym żalu, a ja nie mam dość sił, by wypełniając twą ostatnią wolę wziąć to brzemie na swoje barki i...

— Od wczoraj jedna ubyła, przyjacielu — przerwał ze śmiechem Kolka — tak, że aktualny bilans po stronie „ma" wyraża się sumą siedemnaście...

— Przestańcie gadać! — wtrącił Leszek. — Będziemy mieli dosyć czasu po powrocie.

— Tak jest! — służbiście przytaknął Kolka.

Linia frontu, z góry wyglądająca na coś kompletnie rozgrzebanego, powitała ich nieregularnymi salwami artylerii. Kilkanaście pocisków świetlnych pięło się pracowicie w górę, omijając jednak maszynę w przyzwoitej odległości.

— Mają respekt przed nami — cieszył się Kolka. — Wiadomo — wiedzą, że to ja! — uzupełnił po chwili z przekorną przechwałką w głosie.

Tymczasem widoczność pogarszała się coraz bardziej. Gęsta warstwa chmur zalegała cały widoczny horyzont.

— Mamy parawan aż do celu. Sasza, sprawdź kurs, wchodzę w chmury — zadecydował Leszek.

— Popraw pół stopnia w lewo — padła odpowiedź Saszy, który porównał mapę z terenem.

Pilot przekręcił skalę żyra, naprowadzając maszynę na żądany kurs. Mleczna poświata wchłonęła ich stwarzając pozory zupełnego bezpieczeństwa. Jeszcze kilkanaście minut lotu, po czym ciszę z nagła przerwał głos nawigatora.

— Leszek, możesz schodzić!

Lekkie oddanie sterów i wyskoczyli z chmur.

Cel był niedaleko, o czym świadczył wzmożony ogień artyleryjski. Maszyną raz po raz podrzucały podmuchy bliskich wybuchów. Sasza z okiem utkwionym w celowniku naprowadzał ją na widoczny już cel. W końcu rzekł.

— Tak trzymaj!

Sekundy przedłużały się niemożliwie, wzmagając napięcie całej załogi. Oczy mimowolnie mrużyły się przy każdym bliskim wybuchu.

— Jest!! — zachrypiał nagle ożyłym głosem Sasza.

Niewidoczne westchnienie i zryw maszyny wykazały, że bomby poszły.

— Wiej!!! — wyrwało się Kolce.

Leszek docisnął rączkę gazu do oporu; maszyna w nagłym przewrocie zawinęła ogonem, waląc się gwałtownie w dół. Nagły błysk ognia liznął im twarz parząc swą jasnością oczy, w następnej zaś sekundzie ogłuszający trzask wżarł się w mózg. Maszyną targnęło potężnie, jakby na ułamek sekundy zawadził ją cios tytanicznego cyklopa. Spod maski prawego silnika błysnął płomień wyciągając się w długi warkocz.

Leszek, którego wstrząs i uderzenie w głowę na chwilę pozbawiło przytomności, odruchowo oddał stery rzucając samolot do lotu nurkowego. Maszyna wyła i drżała wszystkimi wiązaniami. Wąż ognia zdmuchiwany potężnym pędem skurczył się wreszcie i znikł pod maską. Pilot instynktownie zamknął dopływ paliwa i ściągnął drążek sterowy. W kabinie część przyrządów pokładowych, które dosięgła seria z ciężkiego karabinu maszynowego, była rozbita; ryczący strumień powietrza wtłaczał się przez wyrwany wybuchem otwór.

Nieruchome łopaty prawego silnika, z którego unosiły się resztki dymu, wyglądały złowieszczo i bezbronnie.

— Sasza! — wykrzyknął nie odwracając głowy i bacznie śledząc umykającą ziemię.

— Co? — Blada twarz nawigatora wyłoniła się zza jego barku.

— Zobacz, co mi tak cieknie po szyi... zdaje się dostałem.

Uczuł palce Saszy odpinające mu hełmofon.

— No? — zapytał kiedy mocny podmuch zwichrzył mu włosy.

— Głupstwo. Drasnęło cię w ucho. Zaraz opatrzę.

— Dobrze — mruknął uspokojony.

Atletyczna sylwetka Saszy znów pojawiła się w zasięgu jego wzroku i po chwili poczuł jak zręcznie bandażuje mu głowę. Skinął z zadowoleniem, kiedy bandaż zakładany systematycznymi pasmami ominął drugie ucho.

— Co poza tym uszkodzonego? Ustaliłeś?

— Przynajmniej częściowo — hydro rozwalone, nadajnik diabli wzięli...

— Ty, a dlaczego Kolka milczy? Co z nim?

— Hm. Kolka widzisz... dostał... nie żyje.

— A ty jesteś cały?

— Prawie że tak, nie licząc oczywiście podziurawionej kurtki, na szczęście samej tylko, no i strachu.

— I tak mieliście piekielne szczęście, szkoda tylko Kolki...

Sasza pochylił się nad pulpitem, przekręcając wskaźnik paliwa poszczególnych zbiorników.

— Paliwo w porządku — oznajmił z ulgą. O ile silnik drugi się nie zatrze, dociągniemy.

Po dwudziestu minutach lotu maszyna weszła nad znajomy masyw lasu, za którym było lotnisko.

Leszek, którego zapas sił gwałtownie malał z powodu upływu krwi przeciekającej przez opatrunek, zebrał resztki energii koncentrując uwagę przed lądowaniem. Sasza zajmując swoje miejsce i zapinając pasy pogładził go lekko po głowie, pieszczotą tą dodając mu otuchy, a zarazem wyrażając swoje zaufanie.

Maszyna weszła w szeroki zakręt nad lotniskiem. Grupka ludzi stojąca przed prawie niewidoczną ziemianką rozbiegła się i po chwili czerwona rakieta poszybowała w kierunku samolotu. Równocześnie membrana słuchawek brzęknęła i znajomy bas dowódcy przywołał Saszę, wyrywając go z zadumy. Sasza zdjął je zbliżając jedną z nich do wolnego ucha Leszka.

— Zero osiem, zero osiem — mówił dowódca pułku — podwozie macie schowane... O ile stan silnika i załogi na to pozwala — nabrać wysokości i skakać... Powtarzam...

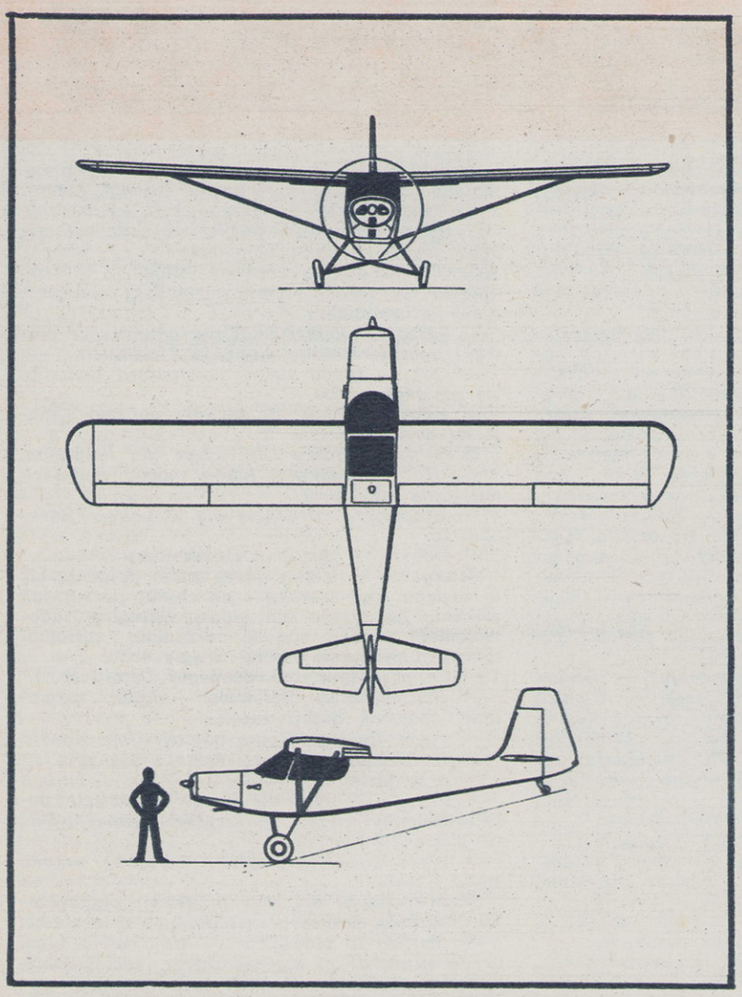
Przechodząc do następnego zakrętu Leszek ujrzał wynurzające się z osłony maskujących je drzew samochód sanitarny i wóz techniczny dysponujący pełnym asortymentem gaśnic.

— Oho! Przygotowanie do pogrzebu z honorami w pełnym toku i w całej gali! — wykrzyknął do Saszy Leszek. — Wal czerwoną rakietę: idziemy do lądowania!

Zacieśnił zakręt, po czym wyprowadził maszynę do lotu prostego. Zmniejszył minimalnie obroty silnika, stwierdzając mimochodem, że ciśnienie oliwy spada, a temperatura głowic przekroczyła czerwoną kreskę. — „W sam czas" — pomyślał. Maszyna stopniowo wytracała resztki wysokości. Po chwili weszli nad skraj lotniska. Leszek zdecydowanym ruchem cofnął dźwignię gazu, wyłączając równocześnie iskrownik. Nagła cisza, przerywana cichym świstem wiatru, była zapowiedzią końcowej fazy zmagań. Miękka, zielona murawa zbliżała się i podnosiła coraz wyżej — „Jeszcze, jeszcze..." — powstrzymał się pilot. — „Już" — ręce automatycznym ruchem ściągnęły wolant. Maszyna załamała kąt, niosąc się nad samą ziemią. Twardy wstrząs, zgrzyt rozrywanych blach i rosnąca w oczach perspektywa zbliżających się drzew znamionujących koniec lotniska. Oczy załogi z natężeniem śledziły te zmagania. Czy nie powstanie pożar? Czy nie nastąpi kapotaż? Jeszcze kilkanaście metrów bezlitosnego tarcia... Stanęli.

„Morowa trzynastka" — stwierdzili jednogłośnie.

„Ego"



IA-46 ● ARGENTYNA

ARGENTYŃSKIE zakłady lotnicze opracowały i zbudowały prototyp samolotu rolniczo-turystycznego IA-46. Prototyp ten został oblatany w dniu 23 grudnia 1957 r. IA-46 jest jednosilnikowym, zastrzałowym górnopłatem konstrukcji metalowej.

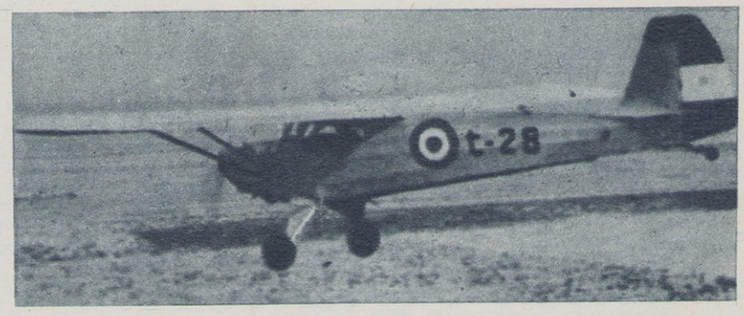
Skrzydło prostokątne, o zaokrąglonych końcach podparte jest do kadłuba zastrzałami w kształcie litery V. Konstrukcja dwudźwigarowa. Szkielet z duralu kryty płótnem. Profil NACA 23012. Klapy w częściach przykadłubowych. Lotki Fryzego.

Kadłub o przekroju prostokątnym, zbudowany jest jako kratownica spawana z rur stalowych. Pokrycie płócienne. Zakryta kabina umieszczona pod skrzydłem mieści pilota i dwóch pasażerów na tylnym fotelu. Jedno z tylnych miejsc może być wyposażone w dodatkowe organa sterowania. W wersji rolniczej na miejscu tylnego fotela mieści się zbiornik na 300 kG chemikaliі.

Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. Konstrukcja z rur stalowych kryta płótnem.

Podwozie klasyczne, stałe. Amortyzacja olejowo-gumowa.

Silnik płaski Lycoming 0-320 o mocy 150 KM. Śmigło nastawne. Zbiornik paliwa w skrzydłach. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 11,60 m	Prędkość maksymalna	— 195 km/h
Długość	— 7,45 m	Prędkość przelotowa	— 170 km/h
Wysokość	— 2,15 m	Prędkość lądowania	— 60 km/h
Powierzchnia nośna	— 18 m²	Prędkość wznoszenia	— 3,6 m/sek
Wydłużenie	7,5	Pułap	— 4000 m
Ciężary:		Czas trwania lotu	— 4 h
(w nawiasach dane wersji rolniczej)			
Ciężar własny	— 560 kG (600 kG)		
Ciężar całkowity	— 930 kG (1 000 kG)		

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

MOONEY DUST DEVIL ● USA

KONSTRUKTOR zakładów Convair'a, inż. Wald E. Mooney (nie mylić z właścicielem zakładów lotniczych o tym samym nazwisku) wykonał w chwilach wolnych od pracy ciekawy projekt szybowca treningowego. Szybowiec nosi nazwę „Dust Devil".

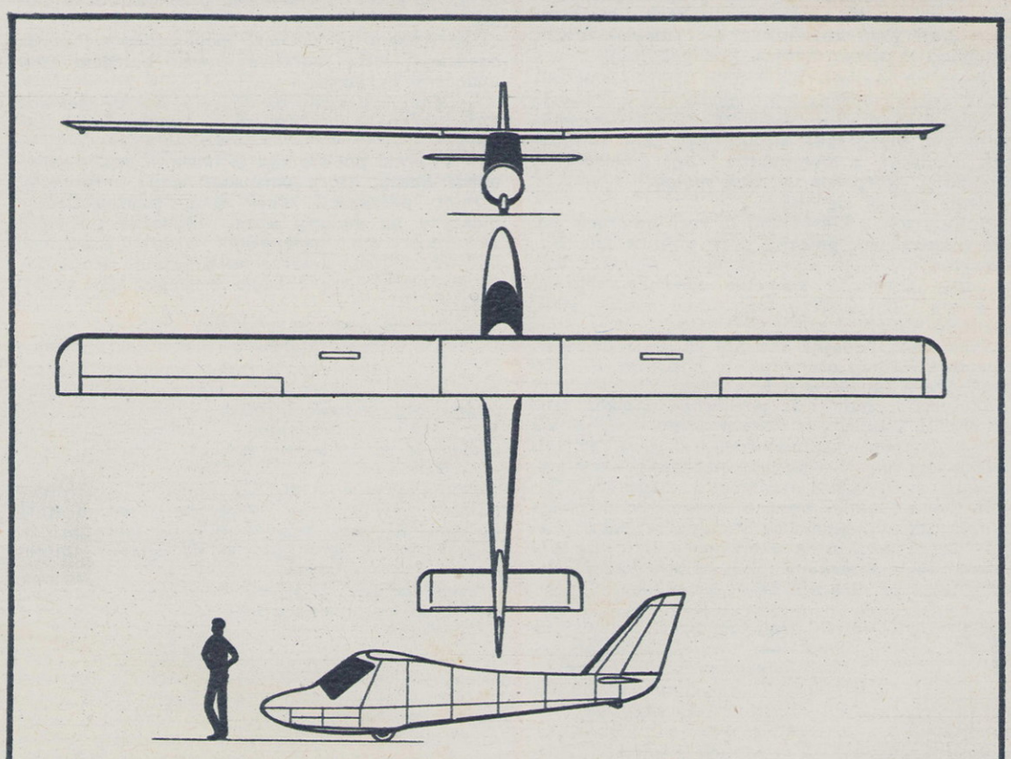
Jest to jednomiejscowy, wolnonośny górnopłat o charakterystycznej sylwetce i konstrukcji mieszanej.

Płat prosty, o obrysie prostokątnym i niewielkim wzniosie wykonany jest jak trójdzielny, przy czym krótka część środkowa połączona jest na stałe z kadłubem. Profil NACA 4413. Nosek skrzydła wykonany jest z laminatu, złożonego z warstw tkaniny szklanej i sztucznej żywicy. Spływ skrzydeł — blaszany, dźwigary metalowe. Skrzydła są wyposażone w lotki i hamulce płytowe; klap brak.

Kadłub, dość wysoki w okolicy kabiny kryty jest w dolnej części laminatem, a w górnej — blachą. Osłona kabiny z pleksi, ustawiona skośnie.

Usterzenie kierunku posiada zdecydowany skos, co nadaje szybowcowi niezwykły wygląd. Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym jest wychylane w całości (jako jedna płyta) i wyposażone w klapkę odciążającą.

Podwozie składa się ze stałego kółka umieszczonego pod środkiem ciężkości i płozy oraz niewielkiej płozy ogonowej. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	— 13,2 m	Wydłużenie	— 14,75
Powierzchnia nośna	— 12,8 m²	Brak dalszych danych	

Samolot bojowy PZL-48 „LAMPART"

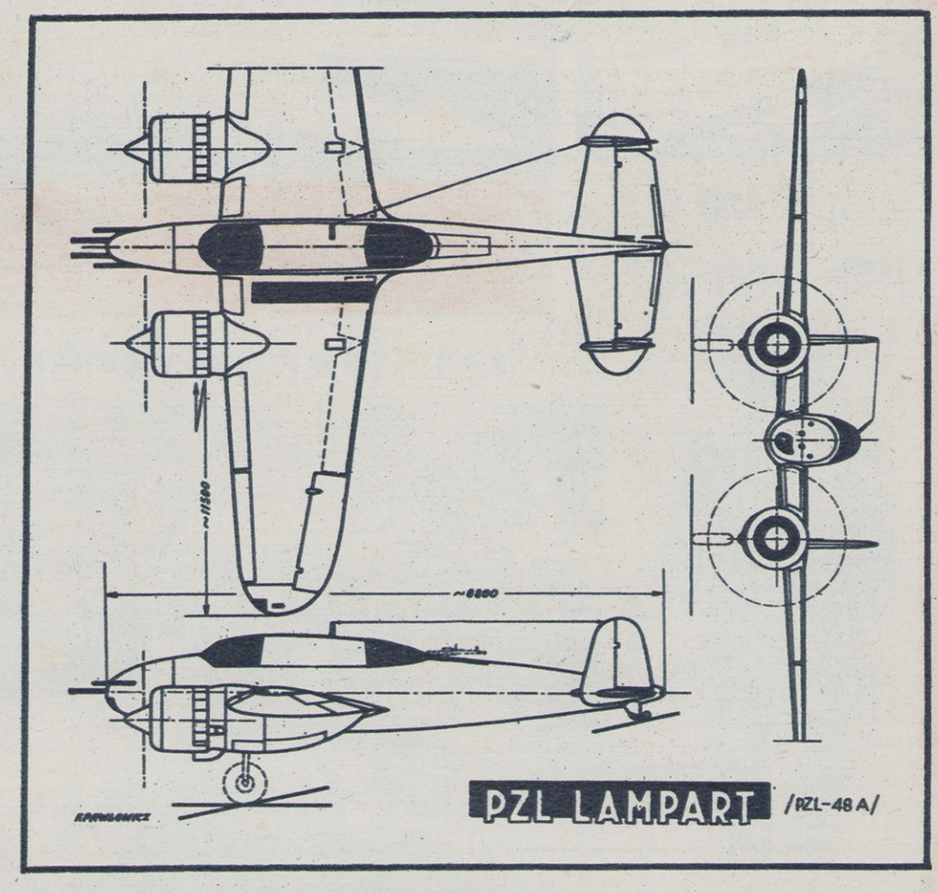
SAMOLOT PZL-48 „Lampart" konstrukcji inż. F. Misztala i J. Dąbrowskiego był dalszym rozwinięciem samolotu PZL-38 „Wilk", o identycznym układzie i nieco większych rozmiarach. Samolot ten miał też być wyposażony w mocniejsze silniki gwiazdowe Gnome-Rhone 14 M o mocy 680 KM (moc max. 715 KM) budowane w zakładach Avia w Warszawie na podstawie licencji. Studium konstrukcyjne wraz z rysunkami roboczymi ukończono przy końcu 1938 roku, a w początkach 1939 roku przystąpiono do budowy prototypu w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie. Przed wybuchem wojny praca nad prototypem „Lamparta" była już na tyle zaawansowana, że w niedługim czasie miał nastąpić montaż całości. W razie pomyślnych prób w locie i uzyskania przewidzianych osiągów, projektowano utworzenie wiosną 1941 r. dziesięciu eskadr myśliwców eskortujących i nocnych, wyposażonych w samoloty PZL-48 „Lampart".

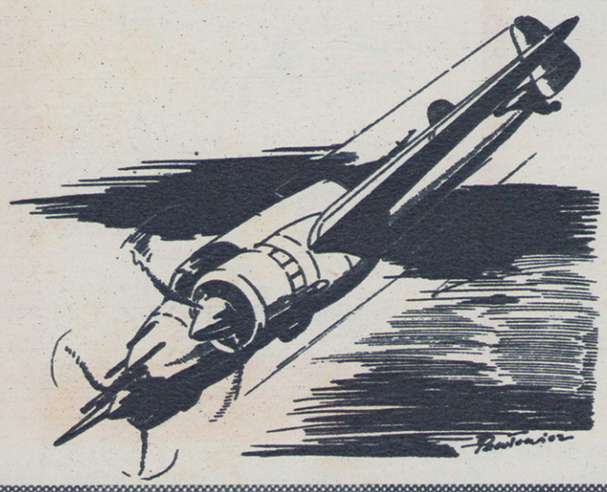
Był to średniopłat konstrukcji całkowicie metalowej, o pokryciu z gładkiej blachy duralowej. Dla polepszenia zwrotności i zwiększenia pola obstrzału do tyłu, usterzenie kierunku było podwójne.

Podwozie dwukołowe całkowicie wciągane w gondole silnikowe. Skrzydła zaopatrzone były w pełną mechanizację. Jako dwumiejscowy samolot myśliwski, „Lampart" miał posiadać bardzo silne uzbrojenie pokładowe, składające się z 4 karabinów maszynowych kal. 7,7 i dwóch działek kal. 20 mm (w nosie — dwa stałe k. masz. i dwa stałe działka oraz dwa ruchome k. masz. strzelca). Wersja samolotu PZL-48 „Lampart-B" miała być wposażona w 8 nieruchomych karabinów maszynowych, zabudowanych w przodzie kadłuba. Bliższe wiadomości o tych samolocie nie są znane z powodu zniszczenia wszelkiej dokumentacji i danych, w tym przypadku obliczeniowych. „Lampart" posiadał rozpiętość około 11,5 m i długość około 8,8 m. Przewidywana prędkość maksymalna miała wynosić 550 km/h, zasięg 1 500 km. Oprócz uzbrojenia pokładowego przewidywano ładunek 300 kG bomb.

FELIKS PAWŁOWICZ

(Opracowano na podstawie materiałów udostępnionych przez J. B. Cynka)





CIĄG DALSZY ZE STR. 15

zadowoleniem oglądał pierwszy samolot P-24 zbudowany w Turcji i przy pomocy tureckich rzemieślników. Wypowiedział się też, że ma zupełne zaufanie do samolotu. Przed startem brygada polska jeszcze raz bardzo szczegółowo przejrzała samolot. Samolot został wyprowadzony na lotnisko.

Oblatanie pierwszego samolotu P-24

W niewielkiej odległości od naszego samolotu przygotowano ofiarę — „kurban". W momencie oderwania się samolotu od ziemi ofiarnicy w białych fartuchach i białych czapach uzbrojeni w wielkie noże poderżnęli gardło ofiarnemu baranowi i krwią ofiary zbryzgali lotnisko — taki staroturecki zwyczaj obowiązuje przy większych wydarzeniach.

Samolot wystartował. Z niezwykłą uwagą i zapartym oddechem obserwowano lot samolotu, na twarzach widzów rysował się niepokój. Samolot powoli wzbijał się w powietrze, oddalał, by wreszcie zniknąć. Wkrótce ukazał się znów, ale już na znacznej wysokości. Lecąc w kierunku lotniska zniżył lot i zupełnie nisko przeleciał nad głowami zebranej publiczności. Rozległy się huczne oklaski i okrzyki: „Bravo Türky tayyare — bravo Türky czałysmak" (brawo turecki samolot — brawo turecka praca). Teraz na twarzach widzów malowała się wielka radość; przecież latał pierwszy wykonany w Turcji bojowy samolot metalowy.

Następnie samolot wzbił się wysoko i skierował swój lot wprost na górę Alidah o wysokości 1 700 m, która znajduje się tuż przy lotnisku. Wszyscy zamarli z przestrachu, oczekiwano, że nastąpi straszne zderzenie. Ale pilot wykonał tak wspaniałą „świecę", że wydawało się, iż leci pionowo w górę. Wśród publiczności znów odezwały się radosne okrzyki. Porucznik Izfam zaczął czuć się dobrze w samolocie; przeszedł do lotów koszących. Okrzykom entuzjazmu nie było końca. Pierwszy lot trwał 22 minuty.

Po wylądowaniu zgotowano owację pilotowi. Następnie naczelny dyrektor wraz z całą turecką elitą techniczną przybył do mnie i wyraził swoją radość i zadowolenie oraz złożył życzenia z powodu tak wielkiego sukcesu. W tym dniu przeżyłem największą radość w mej wieloletniej pracy technicznej.

Pierwszy lot fabryczny odbył się planowo 29 maja 1937 roku. Pilot, porucznik Izfam był z samolotu bardzo zadowolony. Wprowadzono jedynie małą poprawkę w sterze kierunku, gdyż samolot „uciekał" trochę" w prawo.

Ażeby należycie uczcić tak wielkie wydarzenie w dziejach tureckiego lotnictwa wojskowego, dyrekcja urządziła bankiet dla elity pracowników tureckich i zagranicznych. Na bankiecie były brygady instruktorów polskich i niemieckich oraz przedstawiciele władz wojskowych okręgu Kayseri.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

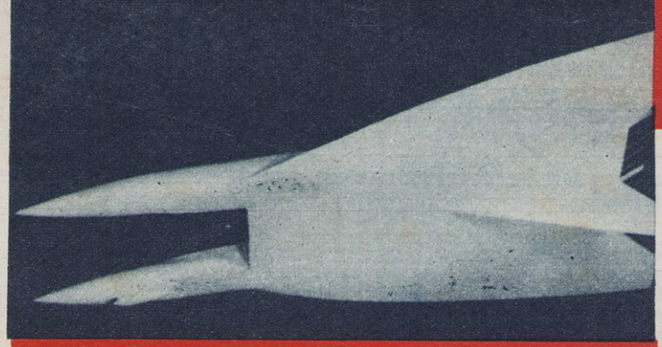
Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 11.II.1960 R. Zam. 789/C C-56

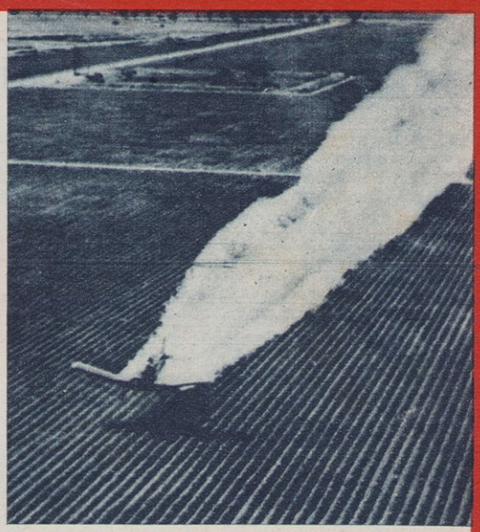
RAKIETĄ PO ŚWIECIE



Tak ma wyglądać jeden z projektowanych angielskich samolotów naddźwiękowych, jakie mają latać na linii Londyn — Nowy Jork. W kabinach pasażerskich ma się mieścić 150 osób. Przewidywana prędkość samolotu — ponad 2.500 km/h.

LONDYN — NOWY JORK

PRZECIW SZKODNIKOM ROŚLIN

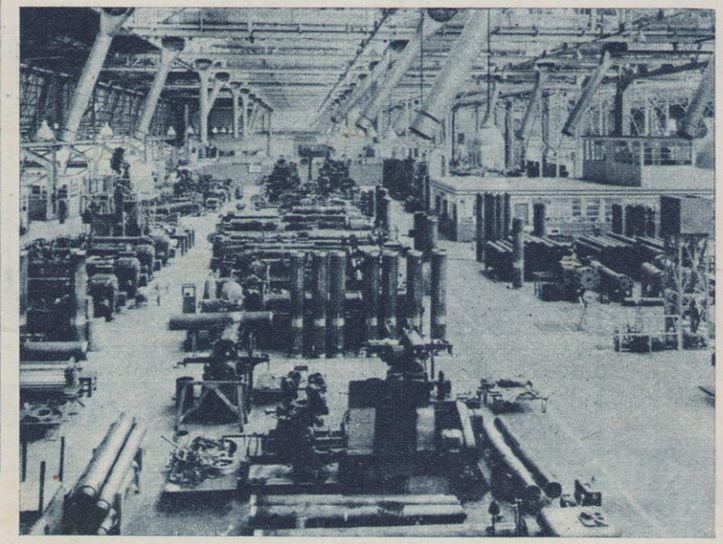


O tym jak wielkie usługi może oddać samolot dla gospodarki wiejskiej, może świadczyć powyższe zdjęcie: specjalnie przystosowany do opylania plantacji niszczonych przez szkodniki roślin samolot Transland Ag-2 — w akcji.

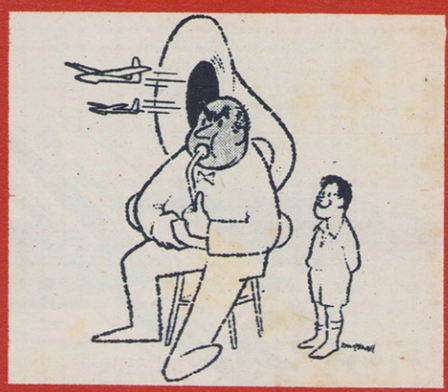
NA STRATOSFERĘ

Tak wygląda jeden z najnowszych francuskich kombinezonów ciśnieniowych dla lotników latających w stratosferze.

RAKIETOWY SKOWRONEK



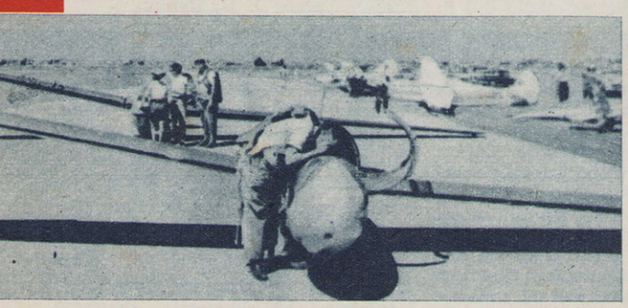
Ogólny widok hali obróbki mechanicznej w zakładach Bristol (Anglia), gdzie produkowane są korpusy angielskich silników rakietowych. Rakieta wysokościowa „Skylark" (Skowronek) jest stosowana do lotów pomiarowych w czasie trwania Międzynarodowego Roku Geofizycznego.



Bez słów

(„Aeronautics")

SZYBOWISKO W TEKSASIE



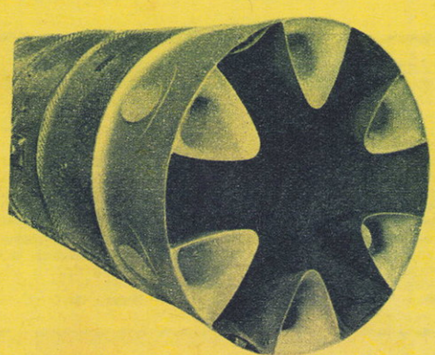
Jak już donosiliśmy w poprzednim numerze, szybowcowe mistrzostwa USA w r.b. odbędą się po raz pierwszy w Teksasie, w miejscowości Odessa. Na zdjęciu wyżej: Widok na szybowisko w Odessa. Na pierwszym planie szybowiec Schweizer 1-23.

WITAMY „AERO - SPORT"

Ukazujące się do końca ub. r. w NRD lotnicze czasopismo „Flügel der Heimat" przekształciło się w miesięcznik i ukazuje się obecnie pod zmienionym tytułem: „Aero-Sport". Pierwszy numer nowego, bardzo starannie opracowanego pisma, przynosi takie oto zdjęcie na stronie tytułowej: „Meta-Sokol" na jednym z lotnisk NRD.

CISZEJ O 9 PROCENT

Tłumik hałasu zastosowany w angielskich silnikach odrzutowych typu Avon. Urządzenie to redukuje natężenie hałasu o około 9%.



ZDJĘCIA: „Aero-Sport", „Aviation Magazine", „Aero-Revue", „Aeronautics:", Bristol Aeroplane Co, Rolls-Royce Ltd.